

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Analýza návštevnosti Bat'ova kanálu od roku 1995

An Analysis of Visit Rates on Bat'a Canal since 1995

Student: Iva Foltýnová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Lenka Durdáková

Ostrava 2011

Místopřísežné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh vypracovala samostatně. Přílohy č. 1, 2, 3, dané mi k dispozici, jsem samostatně doplnila.

.....

Datum odevzdání bakalářské práce

.....

vlastnoruční podpis autora

Motto:

*„Cestování z jednoho místa na druhé člověku samo o sobě nic nedá,
jestli se vnitřní život člověka po návratu něčím neobohatí.“*

(Teilhard de Chardin)

Poděkování

Ráda bych poděkovala Ing. Lence Durdákové za odborné vedení a cenné rady při přípravě mé bakalářské práce. Dále Mgr. Jiřímu Baroušovi za konzultace, odborné rady, pomoc při řešení vzniklých problémů a nejasností. Mé poděkování patří také všem, kteří mi poskytli cenné informace a materiály, převážně zaměstnanci v oblasti Baťova kanálu.

OBSAH

1. ÚVOD	8
2. METODIKA A CÍL PRÁCE	9
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA.....	10
3.1 Cestovní ruch	10
3.1.1 Základní rysy cestovního ruchu	10
3.1.2 Základní složky cestovního ruchu.....	11
3.1.3 Účastníci cestovního ruchu.....	11
3.1.4 Kategorie cestovního ruchu	12
3.1.5 Druhy cestovního ruchu	13
3.1.6 Formy cestovního ruchu	14
3.2 Vymezení pojmu památka a technická památka	15
3.3 Dopravní služby.....	16
3.3.1 Požadavky účastníků cestovního ruchu na dopravní služby	16
3.3.2 Druhy dopravy.....	17
3.4 Letecká doprava.....	17
3.5 Silniční doprava.....	17
3.6 Železniční doprava.....	18
3.7 Vodní doprava	18
3.7.1 Sortiment poskytovaných služeb.....	19
3.8 Pojmy	19
3.9 Plavební komora	21
4. CHARAKTERISTIKA BAŤOVA KANÁLU	22
4.1 Poloha.....	22
4.1.1 Řeka Morava	22
4.2 Historie Baťova kanálu.....	23
4.2.1 Příprava a projekty	23
4.2.2 Stavba.....	23
4.2.3 Závlahy	24
4.3 Plavba.....	24
4.4 Původní dopady na životní prostředí.....	26
4.5 Současnost a budoucnost Baťova kanálu.....	27
4.6 Provoz na Baťově kanálu	28
4.7 Komorování	Obr. PK v Uherském Ostrohu [31] 29
4.8 Postup při proplavení komorou.....	29
4.9 Poplatky na vodní cestě.....	30
4.10 Možnosti dostupnosti Baťova kanálu	30
4.10.1 Letecká doprava	30
4.10.2 Silniční doprava.....	30
4.10.3 Železniční doprava.....	31
4.10.4 Vodní doprava	31
4.11 Plavební úseky na Baťově kanálu a jejich turistické atrakce a zajímavosti	31
4.12 Rozvojové organizace na Baťově kanálu	36
4.13 Typy lodí na Baťově kanále	38

5. ANALÝZA NÁVŠTĚVNOSTI BAŤOVA KANÁLU	43
5.1 Data použitá pro analýzu	43
5.1.1 Ukázka zapisování návštěvnosti BK do sešitů	43
5.2 Baťův kanál jako vodní cesta.....	45
5.3 Zhodnocení návštěvnosti plavební sezóny roku 2007, 2008 a počet výpůjček za tento rok v jednotlivých půjčovnách.....	46
5.4 Porovnání oblíbenosti úseků	52
5.5 Faktory mající negativní vliv na plavbu.....	54
5.6 Zhodnocení celkové návštěvnosti BK od roku 1996 do roku 2010.....	60
 6. ZÁVĚR	 63
 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	 65
 SEZNAM ZKRATEK	 69
 SEZNAM OBRÁZKŮ, SCHÉMAT, TABULEK A GRAFŮ.....	 70
 PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	 72
 SEZNAM PŘÍLOH.....	 73

1. ÚVOD

Cestovní ruch je ve světě považován za odvětví budoucnosti. Cestovní ruch představuje u nás i ve světě velmi rychle se rozvíjející segment ekonomiky.

Neustálý rozvoj poptávky cestovního ruchu znamená rozšíření nabídky produktů cestovního ruchu a zejména nabídky destinací, pokud se tedy chce destinace prosadit v dnešní silné konkurenci, musí dokonale splňovat očekávání návštěvníků.

Někteří lidé musí procestovat celý svět, aby ocenil krásu své rodné země. Někteří zase vědí, že doma je krásně, není totiž nic horšího než člověk, který vypráví o zahraničních zemích, ale netuší co má ve své rodné zemi nebo dokonce ve svém rodném kraji.

V turistickém regionu Slovácko je spousta nádherných památek a zajímavostí, co není nikde jinde v České republice a co by zajímalo nejen české, ale i zahraniční turisty.

Vodní doprava se podílí výrazným způsobem na rozvoji cestovního ruchu. Její existence přináší do cestovního ruchu zajímavé možnosti poznávání nových destinací, zvyšuje jejich atraktivnost a má pozitivní efekt při realizaci i poskytování služeb.

Pobyt blízko vody nebo přímo na vodě má své nenapodobitelné kouzlo. Pokud lidé chtějí strávit dovolenou, víkend nebo třeba jen pár hodin na lodi, nemusí vyrážet do Holandska ani do Francie, které jsou plavbami po vodních cestách proslulé. Podobná příležitost je už i u nás, a to na Baťově kanálu.

Baťův kanál je turisticky stále více využívanou vodní cestou. Své návštěvníky čím dál tím víc láká aktivní trávení volného času.

2. METODIKA A CÍL PRÁCE

Bakalářská práce na téma Analýza návštěvnosti Baťova kanálu od roku 1995 je rozdělena na teoretickou a praktickou část.

V první části mé bakalářské práci se zaměřuji na pojmy z oblasti cestovního ruchu a dopravy. Především na cestovní ruch, základní rysy cestovního ruchu, účastníky cestovního ruchu, dopravní služby, druhy dopravy a jiné. Pro zpracování této kapitoly jsem použila různé zdroje, aby uvedené informace byly vystiženy co nejlépe.

Na základě teoretické části jsem vypracovala její praktickou část.

V další části popisuji charakteristiku Baťova kanálu, nejprve jeho polohu a poté historii, plavbu a současnost. Dále se zabývám možnostmi dopravy, jak se na BK dostat, zajímavostmi a atrakcemi na plavebních úsecích, typem lodí využívaných na BK apod.

V závěrečné části se zabývám analýzou návštěvnosti Baťova kanálu od roku 1995, jejíž výsledky mohou využít podnikající subjekty v oblasti Baťova kanálu.

Data jsem čerpala z odborné literatury z oblasti cestovního ruchu, z odborné literatury týkající se Baťova kanálu a z webových stránek. Použité zdroje jsou seřazeny podle abecedy. Další informace jsem získala dotazováním pracovníků oblasti Baťova kanálu, zejména z Povodí Moravy a z Agentury pro rozvoj turistiky na BK.

Hlavním cílem mé práce je provést analýzu návštěvnosti BK od roku 1995 po současnost (po rok 2010). Mým úkolem je zhodnotit jednotlivé roky návštěvnosti a zdůvodnit její případný nárůst nebo pokles.

3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

3.1 Cestovní ruch

„Cestovním ruchem se rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, sportovního a kulturního využití, lázeňského léčení a pracovních cest.“ [8]

„Pod cestováním a cestovním ruchem se rozumí „činnosti lidí, kteří cestují na místa mimo své běžné prostředí anebo zde pobývají za účelem zábavy, pracovní nebo z jiných důvodů.“ [4]

„Česká republika patří mezi země s vhodnými přírodními i kulturně-historickými předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu a zároveň pro něj vytváří potřebné společensko-ekonomické podmínky.“ [5]

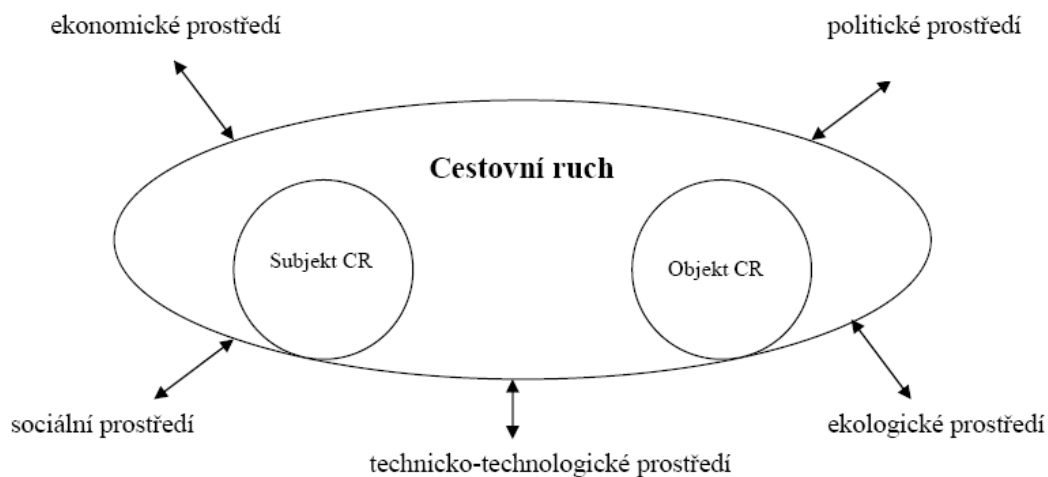
„Potřeby účastníků cestovního ruchu jsou uspokojovány jednak volnými statky, jimiž rozumíme působení vlastností rekreačního prostoru (čistý vzduch, sluneční svit, klid, atd.), jednak také hmotnými statky (zbožím) a užitnými efekty nehmotného charakteru (službami).“ [8]

3.1.1 Základní rysy cestovního ruchu

- **„dočasnost změny místa stálého bydliště a účastnost pobytu mimo něj,**
- **nevýdělečný charakter cesty a pobytu** (jsou obvykle realizovány ve volném čase),
- **vztahy mezi lidmi,** jež cestovní ruch vyvolává.“ [7]

3.1.2 Základní složky cestovního ruchu

Schéma 3.1 Cestovní ruch jako systém



ZDROJ: KASPAR [4]

a) „Objekt cestovního ruchu:

- rekreační prostor,
- materiálně – technická základna.

b) Subjekt cestovního ruchu:

- organizace a orgány zabývající se cestovním ruchem,
- pracovníci v oblasti cestovního ruchu,
- účastníci cestovního ruchu.

Cestovní ruch je posuzován i z hlediska sociologického, tj. podle vztahů mezi obyvateli určitého místa a obyvateli, kteří na toto místo přijíždějí.“ [5]

3.1.3 Účastníci cestovního ruchu

„Cestovní ruch je charakterizován těmito pohyby obyvatel:

a) opuštěním místa trvalého bydliště,

- b) dočasný charakter pobytu mimo místo trvalého bydliště,
- c) výkon určitých činností, ale i pasivní odpočinek. [5]

„**Stálý obyvatel (rezident)** v domácím cestovním ruchu je osoba, která žije alespoň šest po sobě následujících měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu je to osoba, která žije v zemi alespoň jeden rok před příchodem do jiné země na kratší dobu než jeden rok. Jde tedy o občany státu a cizince splňující tato kritéria.“ [4]

„**Turisté** jsou dočasní návštěvníci, kteří se v zemi, kterou navštívili, zdrží alespoň 24 hodin a motivem jejich cestování je buď využití volného času (dovolená, zábava, odpočinek, sport, apod.) nebo vyřizování různých záležitostí.“

„**Výletníci** jsou dočasní návštěvníci, kteří se v navštívené zemi zdrží pouze jeden den, aniž by v této zemi přenocovali.“ [5]

„**Návštěvník (visitor)** je osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu cestuje do jiné země na dobu nepřesahující jeden rok s tím, že hlavní účel cesty je v obou případech jiný než výkon výdělečné činnosti.“ [4]

3.1.4 Kategorie cestovního ruchu

„**Vnitřní** – zahrnuje cestování obyvatel v rámci vlastní země a příjezdový zahraniční cestovní ruch, návštěvy cizinců v dané zemi.

Národní – představuje domácí cestovní ruch a výjezdový cestovní ruch, návštěvy obyvatel v cizí zemi.

Mezinárodní – rozlišuje se na příjezdový a výjezdový zahraniční cestovní ruch.“ [3]

3.1.5 Druhy cestovního ruchu

„Cestovní ruch členíme a sledujeme podle různých hledisek. Nejčastěji vychází členění cestovního ruchu z těchto kritérií:

a) z místa realizace:

- domácí cestovní ruch: pohyb a pobyt našich obyvatel na našem území,
- zahraniční cestovní ruch: členění podle vztahu k platební bilanci státu:
 - *aktivní cestovní ruch* – znamená příjezd a pobyt cizinců na území daného státu. Tento cestovní ruch je z pohledu příslušného státu přínosem platebních prostředků, a přispívá tedy k aktivní straně platební bilance,
 - *pasivní cestovní ruch* – vycestování tuzemských obyvatel a jejich pobyt v zahraničí – jejich pobyt v zahraničí je spojen s vývozem devizových prostředků, čímž působí na platební bilanci státu pasivně,
 - *tranzitní cestovní ruch* – cestují-li občané jednoho státu přes území druhého státu do třetího státu. Z pohledu národního hospodářství a platební bilance daného státu má stejný charakter jako cestovní ruch aktivní. [5]

b) ze způsobu účasti a formy úhrady nákladů účasti na:

- volný cestovní ruch (nazývaný komerční) – v němž si obyvatelé hradí účast pouze ze svých příjmů a o účasti se svobodně rozhodují,
- vázaný cestovní ruch (nazývaný sociální) – v němž úhrada obyvatele je doplňována ze společenských fondů (příspěvky nemocenského pojištění apod.) Účast a poskytnutí příspěvků jsou v těchto případech vázány na splnění určitých podmínek. Vázaný cestovní ruch zahrnuje částečně lázeňské léčení, podnikovou rekreaci, dětskou letní rekreaci. Tento druh cestovního ruchu je projevem sociální politiky společnosti. [5]

c) ze způsobu a organizace zabezpečení jeho průběhu na:

- neorganizovaný – vše potřebné si zajišťuje účastník cestovního ruchu sám, respektive pouze částečně využívá služeb cestovní kanceláře, např. k výměně valut, prodeji lodních lístků apod.,
- organizovaný – cestu i pobyt zajišťuje organizace, zejména cestovní kancelář, ale např. i obory apod. [5]

d) z délky účasti (délky trvání cesty):

- krátkodobý – charakterizován pobytem do tří dnů mimo místo trvalé bydliště (nejvýše dvě přenocování),
- dlouhodobý – předpokládá cestovní pobyt delší než tři dny mimo trvalé bydliště, nikoliv však (podle mezinárodních dohod) delší než šest měsíců.“

[5]

3.1.6 Formy cestovního ruchu

a) „rekreační forma

- nejrozšířenější forma cestovního ruchu obyvatel ČR,
- obnovují se duševní a fyzické síly člověka (při pobytu po dostatečně dlouhou dobu) – důraz na aktivní úlohu účastníka. Tento způsob se řeší jako:
 - individuální rekreace – jednotlivé služby si účastník zajistí sám nebo prostřednictvím cestovní kanceláře,
 - podniková rekreace – v podnikovém zařízení,
 - dětská rekreace,
 - příměstská rekreace – realizuje se v okolí velkých měst. [5]

b) kulturně poznávací forma

- cestovní ruch jako prostředek zvyšování kulturní a odborné úrovně účastníka cestovního ruchu, tj. zvyšování vzdělanosti národa,
- cílem je návštěva architektonických památek, tradičních akcí, výstav, festivalů apod.,
- bývá spojována s rekreační formou. [5]

c) lázeňsko-léčebná forma

- cestovní ruch plní funkci regenerační, zdravotní i rekreační,
- základním předpokladem rozvoje existence vhodného přírodního prostředí, léčivých zdrojů atd. [5]

d) sportovně-turistická forma

- charakteristická je častá změna prostředí,

- základním předpokladem je existence vhodného přírodního předpokladu, fyzických schopností a zájem účastníka cestovního ruchu,
- druhy: turistika pěší, vodní, cykloturistika, mototuristika, vysokohorská, lyžařská apod.“ [5]

e) „kongresový cestovní ruch

- motivem k účasti je zájem odborníků v určitém oboru setkat se s kolegy, získávat nové informace a vyměňovat si zkušenosti na kongresech, konferencích, přednáškách apod. [2]

f) venkovský cestovní ruch

- jedná se o vícedenní pobyty s rekreačními aktivitami na venkově (např. pěší turistika, pozorování přírody, vyjíždky na kole nebo na koni). Ubytování je zpravidla zajištěno v soukromí nebo v menších hromadných ubytovacích zařízeních. Venkovský cestovní ruch může mít různé další formy jako např. agroturismus, při kterém účastníci pobývají na venkově na rodinných farmách a poznávají tamní způsob života v kontaktu s přírodou. Náplní pobytu bývá i přímá účast na zemědělských činnostech. Další formou může být ekoagroturismus, při kterém se jedná o pobyty na rodinných farmách s alternativním zemědělstvím a zároveň i konzumace jídel ze zdrojů vypěstovaných a upravovaných přímo na farmě. Pro Českou republiku je typickou formou venkovského cestovního ruchu chataření a chalupaření. [2]

g) další možné způsoby – vzdělávací, přírodní, atd.“ [2]

3.2 Vymezení pojmu památka a technická památka

„Památka = hmotný nebo nehmotný objekt nebo jev spojený s minulostí Země, přírody a lidstva“. [9]

Památky se dělí na:

- a) kulturní – do této skupiny patří památky historické, technické, archeologické, architektonické a duchovní dědictví,

- b) přírodní – do této skupiny jsou zahrnuty přírodní útvary, naleziště vzácných nerostů a ohrožených druhů, atd. [9]

Technická památka – jedná se většinou o stavbu, technické zařízení nebo technické řešení zajímavé svým provedením, velikostí, historickým a současným významem a stává se tak atraktivním cílem pro návštěvníky. [9]

3.3 Dopravní služby

„Dopravní služby představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.

3.3.1 Požadavky účastníků cestovního ruchu na dopravní služby

- Bezpečnost a pohodlí,
- rychlost,
- schopnost dosáhnout míst realizace cestovního ruchu,
- dostatečná kapacita dopravních prostředků,
- dostatečná frekvence,
- cena odpovídající kvalitě služby.

Kvalita dopravních služeb je do značné míry ovlivněna vědeckotechnickým pokrokem, který umožňuje i reagovat na specifické potřeby účastníků cestovního ruchu.“ [7]

3.3.2 Druhy dopravy

- a) „Letecká doprava
- b) Silniční doprava
- c) Vodní doprava
- d) Železniční doprava
- e) Zvláštní druhy dopravy, využívané především účastníky cestovního ruchu.“ [7]

3.4 Letecká doprava

„Letecká doprava je nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení i mezi značně vzdálenými místy. Kromě vysoké přepravní rychlosti se vyznačuje pohodlím a kulturou cestování (ta je odstupňována ještě v závislosti na letové třídě), kterou oceníme především u větších vzdáleností. Nevýhodou jsou vysoké provozní náklady, odrážející se ve vysoké ceně přepravy (letenek). Nevýhodou letecké dopravy je také vzdálenost letiště od center měst a středisek cestovního ruchu, proto se v případě bližších cílů výhodnost letecké dopravy ztrácí. Další nevýhodou je negativní vliv na životní prostředí.“ [2]

3.5 Silniční doprava

„Silniční doprava je přeprava účastníků cestovního ruchu silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Podle hraniční statistiky je v ČR dopravou převažující. Nevýhodou je malá kapacita dopravních prostředků (autobus má cca 40 – 45 míst, osobní automobil 4 – 5 míst), dále omezená přeprava nákladu, určitá míra nebezpečnosti a také ekologická zátěž krajiny. Naopak velkou výhodou je vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu za předpokladu husté sítě silnic, dále výhodná přepravní rychlost a nezávislost, kdy lze zastavovat podle požadavku cestujících.“ [2]

3.6 Železniční doprava

„Železniční doprava je přeprava účastníků cestovního ruchu osobními vagony po železnici. Výhodou této dopravy je její hromadnost, plynulost, bezpečnost, poměrně malá závislost na přírodních jevech, která funguje ve dne i v noci a ve všech ročních obdobích. Nevýhodou je nedostupnost některých, zvláště horských oblastí a středisek.“
[2]

3.7 Vodní doprava

Vodní doprava umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. Patří mezi nejstarší druhy dopravy používané k přepravě osob. Její význam z hlediska cestovního ruchu je dán zejména existencí vhodných vodních komunikací (řek, kanálů, jezer a moří). Nejvíce rozvinutá je proto v přímořských státech. V našich podmínkách má v cestovním ruchu jenom okrajový význam, lodní přeprava funguje většinou pouze jako doplňková služba – výlety po splavných řekách a vodních přehradách.

Podle druhu používané dopravy se člení na dopravu vnitrozemskou a námořní. V našich podmínkách se uplatňuje vnitrozemská doprava na řekách, jezerech a vodních nádržích. [8]

Nevýhody vodní dopravy:

Vodní doprava se vyznačuje malou přepravní rychlostí a podstatně omezenou dostupností středisek na mořském pobřeží. Proto se často využívá zejména pro rekreační plavby, spojené s možností ubytování a stravování na lodi. Další nevýhodou je její závislost na počasí a vodních stavech. [5]

Výhody vodní dopravy:

Mezi přednosti vodní dopravy patří vysoký přepravní objem, relativní bezpečnost, nižší provozní náklady, výhradní a jediná dostupnost k některým významným lokalitám. Vodní doprava má určitý vztah k životnímu prostředí, a to v tom smyslu, že životní prostředí nejméně zatěžuje. [10]

3.7.1 Sortiment poskytovaných služeb

Sortiment služeb poskytovaných účastníkům vodní dopravy závisí na účelu přepravy. Účastníkům rekreačních vyhlídkových plaveb po vodních plochách, řekách a jezerech jde o zabezpečení vlastní přepravy spojené s poznávacím účelem, případně s výkladem průvodce cestovního ruchu.

U okružních rekreačních plaveb trvá pobyt na lodi nejméně týden. Osobní lodě musí poskytovat široký sortiment služeb; kromě základních (ubytovacích, stravovacích a dopravních) jde o sportovně-rekreační služby (tenisová a volejbalová hřiště, bazén k plavání, saunu, posilovnu, minigolf a jiné), společensko-zábavní služby (noční bary, herny, diskotéky, kina, místnosti pro plesy, koncertní sály apod.) Během zastávek v přístavech se organizují autokarové výlety do blízkého i vzdálenějšího okolí přístavních měst. Na lodi mají cestující k dispozici i další služby (lékařskou péči, praní prádla a čištění oděvů, směnářenské služby, bezcelní prodej zboží, případně další služby).

Nepravidelná přeprava se provádí na základě dohod se zahraničními obchodními partnery, rekreační přeprava na vodních plochách, řekách a jezerech v tuzemsku s tuzemskými partnery.

Pravidelná přeprava se provádí podle jízdních řádů – přepravních plánů. Cestující jsou vybavováni lodními lístky. [8]

3.8 Pojmy

Vodní cesty

Základním předpokladem rozvoje vodní dopravy jsou vodní cesty. Vodními cestami jsou otevřené a regulované řeky, průplavy, jezera a umělé vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu. [8]

Součástí vodní cesty je také opevnění břehů; plavební mosty, tunely a pobřežní obslužné cesty vodního toku; plavební znaky; jezy a plavební komory; břehové úpravy aj. [12]

Vodní toky

Vodní toky jsou z hlediska plavby povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převážnou část roku a to včetně vod v nich uměle vzdutých.

Vodní díla

Vodní díla jsou stavby, které slouží ke vzdouvání a zadržování vod, umělému usměrňování odtokového režimu povrchových vod, k nakládání s vodami, ochraně před škodlivými účinky vod, k úpravě vodních poměrů a podobně. [12]

Přístavy

Místo, které slouží k dlouhodobému kotvení plavidel. Provozovatel plavby většinou sídlí v přístavu. Je možnost zapůjčení loděk, osobních lodí a hausbótů. Část kotviště může být vyhrazena pro tato plavidla. U přístavů bývá zázemí: občerstvení, sociální zařízení někdy i se sprchou. Dále možnost kempování či ubytování. S provozovatelem lze domluvit pohlídání plavidla nebo automobilu a možnost výletu do okolí. [12]

Přístav tvoří vodní část a pozemní část, kde lze překládat zboží, umožnit bezpečný výstup a nástup osob mezi plavidlem a břehem, provádět opravy, vystrojování, zásobování a stání plavidel.

Přístaviště

Slouží ke krátkodobému kotvení plavidel. U přístavišť většinou nesídlí provozovatel plavby a nebývá u něj ani zázemí. [12]

Sjezdy do vody

Místa, které se svažují přímo do vody. Nachází se na vodní cestě, která umožňuje spuštění motorového člunu či loďky na vodu.

Využít sjezd pro spuštění svého vlastního plavidla do vody může kdokoli. Není potřeba žádné zvláštní povolení. [12]

3.9 Plavební komora

Jedná se o jednoduché a důmyslné zařízení, které slouží pro překonání výškového rozdílu hladin vertikálním pohybem plavidla (nahoru nebo dolů). Tímto způsobem se plavidla dostávají přes místa, kde se hladina skokově mění (jezy) nebo přes místa s velkým spádem. Plavební komora je kus umělého koryta, uzavřeného vraty z dolní a horní strany. [12]

Plavební komory se umísťují na vodních cestách a to zejména (v plavebním kanálu, průplavu), či přímo na řekách.

Vrata plavební komory umožňují manipulaci s hladinou v komoře a proplutí lodí. Když jsou vrata zavřena, svírají tupý úhel směrem proti proudu, nejsou v jedné rovině. Tím vyšší hladina z horní strany tlačí na vrata, utěsňuje je a brání úniku nebo pronikání vody z komory. Pro otevření vrat je nutné komoru napustit nebo vypustit, aby se hladiny z obou stran vyrovnaly. K tomu slouží klapky ve spodní části vrat. Při jejich otevření se vyrovnávají hladiny, vrata těsní a voda neproudí. [12]

Nejpoužívanějším typem vrat jsou a byla vrata vzpěrná. Součástí některých plavebních komor jsou také protipovodňová vrata.

4. CHARAKTERISTIKA BAŤOVA KANÁLU

4.1 Poloha

Baťův kanál je situován ve střední Evropě, v České republice, na území Moravy. Leží na povodí řeky Moravy v rovinaté krajině v širokém Dolnomoravském úvalu a úmoří do Černého moře. Trasa plavby vede po řece Moravě a kanálovými spoji. Na východ od Baťova kanálu se nachází Bílé Karpaty a v oblasti Zlínska Vizovické vrchy, na západě jsou Chřiby. [6]

Z velké části protéká Zlínským krajem a z menší části Jihomoravským krajem a zasahuje do tří okresů: Zlín, Uherské Hradiště a Hodonín. Zasahuje z velké části do oblasti Slovácka a do oblasti Zlínska Prochází těmito obcemi: Otrokovice, Napajedla, Spythihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Uherské Hradiště, Kostelany nad Moravou, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, Vnorovy, Strážnice, Petrov, Sudoměřice a Rohatec. Podnebí na Baťově kanále je kontinentální s horkým létem a zasněženou zimou.

Obr. 4.1 Mapa Slovácka [20]



Obr. 4.2 Řeka Morava [21]



4.1.1 Řeka Morava

Řeka tvoří nedaleko pramene krátký úsek historické zemské hranice mezi Čechy a Moravou.

Dolní tok tvoří hranici mezi Českou republikou a Slovenskem a Rakouskem. Protéká od severu na jih. Je dlouhá 354 km. Řeka Morava pramení pod Kralickým Sněžníkem a teče přes Mohelnickou brázdou do Hornomoravského úvalu. [35]

4.2 Historie Baťova kanálu

4.2.1 Příprava a projekty

Historie Baťova kanálu se datuje kolem roku 1927. První myšlenky na výstavbu kanálu vzešly od zemědělců hospodařících na březích Moravy poté, co po její regulaci zaznamenali trvalý pokles hladiny spodních vod. Proto se začalo přemýšlet o vybudování sítě kanálů, která by technicky zabezpečovala zavlažování okolních oblastí. Tato myšlenka nadchla i vedení firmy Baťa, které řešilo zcela jiný problém. Firma Baťa vlastnila lignitový důl Jan v Ratíškovicích a potřebovala vytěžený lignit levně přepravovat do svých závodů v Otrokovicích a ve Zlíně, protože po železnici byla finančně velmi nevýhodná, z důvodu vysokých dopravních tarifů. Proto firma Baťa, konkrétně Jan Antonín Baťa, zadala vypracování projektu dopravy lignitu po Moravě. Z projektu vzniklo zajímavé spojení vodní cesty se systémem zavlažování okolních zemědělských oblastí. [1]

Stavba byla financována zčásti firmou Baťa a zčásti byla hrazena ze státního příspěvku na produktivní péči o nezaměstnané – stavba zaměstnávala až 1500 dělníků. [19]

4.2.2 Stavba

Realizace projektu byla zahájena 16. října 1934 s podmínkou, že při stavbě průplavu Dunaj – Odra může být plavební provoz na tomto kanále omezen nebo zastaven. Veškeré práce byly dokončeny na podzim roku 1938. Celková délka plavební trasy byla 51,8 km, z toho 1km vedl korytem dnes již nesplavné Dřevnice, některé korytem Moravy a část závlahovým kanálem. Trasa začínala přístavem v Otrokovicích a končila u překladiště lignitu, čili u Rohatce. Na trase vodní cesty bylo vybudováno 14 plavebních komor - Otrokovice, Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les, Nedakonice, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, Vnorovy I, Vnorovy II, Strážnice I, Strážnice II a Petrov. Plavební komory mají rozdílné velikosti – v říčních úsecích jsou delší (Nedakonice, Kunovický les a Uherský Ostroh), jelikož čluny byly taženy remorkéry. V kanálových úsecích jsou kratší, jelikož čluny byly ze břehu taženy koňským potahem a později traktorem. Na levém břehu kanálu byla vybudována potahová stezka. U každé komory byl postaven obytný domek pro obsluhu komory. Plavební komory jsou realizovány na překonání výškových rozdílů

dna kanálu, při vyústění nebo zaústění do Moravy, při křížení jiného vodního toku nebo při jezových tělesech na překonání rozdílu hladin v nadjezí a podjezí. [1] Kromě komor však musela být vybudována i řada dalších technicky náročných zařízení, například zvedací železniční mosty, dva pomocné jezy na Veličce a Radějovce s automatickou regulací výšky hladiny ve zdrži, 23 silničních a hospodářských mostů, 7 lávek, 2 sklápěcí mosty a 1 zvedací most. Část těchto konstrukcí byla zničena za války a část dosloužila a již nebyla obnovena, některé se však zachovaly dodnes. Zajímavá je vodní křižovatka ve Vnorovech. Kanál zde přetíná řeku Moravu a jeho hladina je o několik metrů výš než řeka. Pod jejím dnem je proto ukryto potrubí, které za křižovatkou zajišťuje v kanálu stejnou výšku hladiny jako před ní. [12]

4.2.3 Závlahy

Pro provádění závlah, musel být souhlas od všech vlastníků se zaplavením jejich pozemků, vlastníci se museli sdružit do tzv. Vodních družstev. Závlahy se prováděly především na jaře, kdy z tajícího sněhu s sebou nesla voda množství živin a humusu. V létě byly pouze doplňkové závlahy.

Závlahový systém v okolí kanálu tvořilo množství náhonů a kanálů, důmyslně propojených, aby bylo možné dopravit vody i do vzdálenějších míst. Závlahové náhony sloužily jak k rozvedení vody po celém zájmovém území (nátokové kanály), tak pro odvedení přebytečné vody zpět do Moravy po skončení závlah (odtokové kanály). [1]

Na mnoha místech se zavlažování víceméně neujalo a navíc měla regulace i negativní důsledky v podobě vyschnutí některých částí krajiny. [12]

4.3 Plavba

Plavba byla zahájena v létě roku 1939, kdy byla založena „Moravská plavební a.s. Morava“, které bylo uděleno povolení k plavbě po Moravě a jejích přítocích.

Předmětem firmy „Morava a. s.“ bylo:

- provozovat plavbu zboží a osob po řece Moravě v úseku Otrokovice – Hodonín
- vlečná služba

- stavět vodní díla, zavodňovací kanály, zakládat nové podniky
- kupovat, najímat nebo jinak získávat, opravovat, stavět a prodávat lodě a jiné dopravní prostředky
- zakládat a provozovat veřejná skladiště a překladiště
- podnikat cokoliv co by souviselo s dopravou a sloužilo zájmům společnosti.

„Moravská plavební a. s.“ vlastnila 2 vlečné remorkéry, 1 motorovou osobní loď Mojena a několik nákladních člunů s nosností 150 tun.

Obr. 4.3 Vlečení remorkéru traktorem [1]



Samotná plavba na kanálu probíhala následovně: prázdný nákladní člun byl z Otrokovic odtážen remorkérem do Spytihněvi, odkud byl dále tažen traktorem, dříve byl tažen koňským potahem jedoucím po břehu. Ze Starého Města ho opět táhl remorkér, který ve Veselí nad Moravou znovu vystřídal traktor. Ten člun dotáhl

do Sudoměřic, odkud se po naplnění nákladem vydal na obdobnou cestu zpět. K vyhýbání sloužily přístavy nebo tzv. výhybny. Za ideálního stavu vody trvala cesta 10hodin, často však déle. [1]

Po kanále se plavila výletní loď Mojena, která tak předznamenala dnešní turistické využití vodní cesty. V letech 1943 – 1945 nebyla plavba na kanálu provozována. Plavební cesta byla v roce 1945 poškozená válkou a až do roku 1949 probíhaly opravy. [19]

Po roce 1948 docházelo k omezení dopravy, kanál se začal zanášet a zařízení na něm vybudovaná vyžadovala opravy. V roce 1951 se už nepřepravoval lignit, pouze šterk. Nákladní přeprava byla pro nerentabilitu ukončena na počátku šedesátých let. V roce 1972 zrušilo federální ministerstvo dopravy pro kanál Otrokovice – Rohatec statut vodní cesty a převedlo jej pod správu Povodí Moravy. [1]

V roce 1989 začalo Povodí Moravy, s. p. s obnovou vodní cesty, byly opraveny a vyčištěny plavební komory Spytihněv, Babice, Huštěnovice a Staré Město, čímž byla obnovena možnost plavby z Bělova do Nedakonic.

V květnu 1995 byla pro plavební a sportovně rekreační veřejnost za účasti Tomáše Bati slavnostně znovuotevřena vodní cesta, přičemž plavba byla možná v úseku Bělov – Kunovský les.

V následujících letech se na obnově a postupné rekonstrukci vodní cesty včetně plavebních komor podílí Ředitelství vodních cest ČR. [19]

V letech 1998 až 1999 se provedla komplexní rekonstrukce a modernizace plavebních komor v Uherském Ostrohu a ve Vnorovech. [1]

Během let 2000 a 2001 se provedla rekonstrukce a modernizace uzlu Strážnice, stavební úpravy obou komor a instalace nových vrat včetně protipovodňových. Na plavební komoře Staré Město bylo instalováno elektro-mechanické dálkové ovládání vrat včetně plnění a prázdnění plavební komory, při zachování možnosti ručního ovládání.

Rekonstrukce a modernizace plavební komory Petrov a úprava rejd na plavební hloubku 1,5 m byla realizována v r. 2001. [19]

4.4 Původní dopady na životní prostředí

Stavba kanálu byla bezesporu velkým zásahem do původní krajiny. Každý umělý zásah s sebou nese i negativní dopady na životní prostředí. Na druhé straně, pokud pomineme určité zvýšené zatížení přírodního prostředí během úpravy toku, budování kanálu nebo stavby plavebních komor, je následný dlouhodobý provoz vodní cesty k přírodě velmi šetrný. Vybudováním vodní cesty nevznikne technické dílo cizí přírodě. Plavební komory jsou pouze místními stavbami nijak výrazně nenarušující krajinný ráz. Bařův kanál byl vybudován jako závlahový a plavební. Z pohledu ochrany přírody je pozitivně vnímána spíše role kanálu jako závlahového. Nesloužil jen k dopravním účelům, ale byl konstruován a vybudován především s ohledem na vztah člověka k přírodě, možnost využívání přírody v jeho prospěch a v neposlední řadě s ohledem na zemědělské tradice jižní Moravy. Jeho přínosem je vedle dopravní i významná vodohospodářská funkce. Průtočný profil vodní cesty poskytuje

i při malých průtokových rychlostech, daných nepatrnými spády poměrně velkou průtokovou kapacitou. Kanálem je tedy možno převádět značná množství vody i na poměrně velké vzdálenosti. Tím se vlastně naplňuje záměr výstavby celého tohoto vodního díla a to je obnova závlah v údolní nivě řeky Moravy. Schopnost návratu původní fauny a flóry na své původní místo je toho důkazem. [12]

4.5 Současnost a budoucnost Baťova kanálu

V současnosti je délka Baťova kanálu asi 73 kilometrů (brány všechny úseky přímou trasou). Některé úseky vedou po řece Moravě, některé vedou uměle vyhloubenými kanálovými úseky. Celkově je splavný od Kroměříže po Otrokovice (13 km), od Otrokovic až do Skalice na Slovensko (53 km) a v úseku Rohatec – kolonie – Hodonín (8 km). Je zde ale několik „překážek“:

1. Na Bělovském jezu u Otrokovic, na severní straně, chybí plavební komora. Úsek od tohoto jezu po Kroměříž je samostatný, na zbytek vodní cesty není napojen. V současnosti je zpracovávána projektová dokumentace pro výstavbu PK na jezu Bělov. Plavební komora bude v parametrech ostatních plavebních komor. Záměr je odsouhlasen z hlediska vlivu stavby na životní prostředí.
2. Jižní části Baťova kanálu chybí plavební komora Rohatec. Byla by vybudována na okraji laguny Skalického přístavu, na hranici mezi ČR a SR. Zajistila by plavbu od nynějšího tabulového stavidla do Hodonína

Tímto by bylo dosaženo plných 73 km „přímého úseku“ a koncové přístavy by byly ve významných okresních městech.

Na Baťově kanále je v současnosti 11 plně automatizovaných plavebních komor (je zde možnost ovládání pomocí dálkového ovladače). Plavební hladinu udržuje 10 jezů.

Šířka Baťova kanálu je průměrně 12 metrů, v místě výhyben 17 metrů.

Na vodní cestě je vybudováno 56 mostů, některé z nich jsou unikátní technickou památkou. Podjezdná výška mostů na říčních úsecích kolísá podle aktuálních průtoků, běžná podjezdná výška je 3,3 metrů.

V Uherském Ostrohu má plavební komora jeden unikát, a to zvedací lávku.

Na plavební cestě je 10 sjezdů do vody s různými parametry. Jsou rozmístěny po celé délce, ale objevuje se názor, že je jich stále málo. Sjezdy se nachází v těchto částech Baťova kanálu: Otrokovice, Spytihněv – areál půjčovny lodí, Staré Město – na Baťově kanálu na Zerzavici, Staré Město – na řece Moravě, Uherský Ostroh – nad mostem, Veselí nad Moravou – areál půjčovny lodí, Strážnice – u plavební komory, Petrov – v blízkosti přístaviště a plavební komory, Skalica – areál přístavu, Rohatec – u přístaviště, Hodonín (po dostavění přístupové cesty).

Baťův kanál se v současnosti využívá pouze jako turistická vodní cesta. Nákladní plavba již nefunguje. Lidé zde tráví dovolenou, víkendové pobyty nebo přijíždějí ve svém volném čase, aby se projeli na lodi a poznali tak další zajímavosti zdejší přírody z paluby lodi. Na vodní cestě funguje 12 půjčoven lodí. Velmi oblíbené jsou plavby na velkých výletních lodích či pobyt na hausbótu.

Budoucnost Baťova kanálu spočívá zejména ve výše popsaném prodloužení vodní cesty. Dále se uvažuje o vybudování lagunového přístaviště v Městském rameni v Hodoníně a splavnění 1,4 km úseku Olšavy k zastávkovému místu v Kunovicích. Dále je nutné vybudování sítě lagunových přístavišť zajištěných proti povodním a vybudování infrastruktury v přístavech a přístavištích. Toto je největší nedostatek celého baťova kanálu. [12]

4.6 Provoz na Baťově kanálu

Provoz na Baťově kanálu je celoroční. Reálně ale začíná v dubnu a končí v říjnu. Oficiální „Odemykání plavební sezóny“ bývá vždy 1. května a končí „Zamykáním plavební sezóny“ vždy 28. října.

Komorování na Baťově kanálu probíhá ve dvou režimech. Je to „mimo hlavní sezónu“ v květnu a září od pátku do neděle a v „hlavní sezóně“ od června do srpna od úterý do neděle. Komorovací hodiny jsou stanoveny od 10 do 18 hodin. Komorování probíhá i ve dnech státních svátků (květen, červenec, září). [14]

Plavba v říčních úsecích je přípustná tehdy, pokud nepřesáhne průtok v limnigrafické stanici Spytihněv 100 m³/s, nebo 120 m³/s ve stanici Strážnice. Přesto mohou povodně omezit i plavbu na kanálových úsecích.

4.7 Komorování

Obr. PK v Uherském Ostrohu [31]

Povodí Moravy, s. p., zajišťuje provoz na plavebních komorách. Na každé plavební komoře je obsluha – zaměstnanec či brigádník Povodí Moravy s. p., který otevírá a zavírá vrata komory, dohlíží na proplouvání lodí a na pořádek na plavební komoře. Provoz je zajišťován pouze v určitou dobu. Doba (hodiny), kdy je možnost proplavení komorou, jsou stanoveny pro každou sezónu



individuálně, jsou vydávány Státní plavební správou. Oficiálně začíná každoročně plavební sezóna 1. května a končí 28. října. V zimních měsících se nekomoruje, protože voda zamrzá a provádí se rekonstrukční práce. [12]

4.8 Postup při proplavení komorou

Například když k plavební komoře připlouvá loď po proudu (shora) a chce se přepravit směrem dolů:

- otevřou se klapky v horních vratech, voda v komoře se napustí na úroveň horní hladiny vody,
- horní vrata se otevřou,
- plavidlo vpluje dovnitř komory,
- horní vrata se uzavřou a současně i přepouštěcí klapky v horních vratech se uzavřou,
- otevřou se klapky v dolních vratech a komora se začne vypouštět,
- poté, co se hladina v komoře a hladina dolní vody vyrovnají, dolní vrata se otevřou,
- plavidlo opouští komoru,
- komora je tak připravena pro proplavení plavidla ve směru nahoru,
- pokud by bylo nutné proplavit další plavidlo opět ve směru dolů, komora se znovu napustí.

Přednost v plavbě plavebními komorami mají: plavidla Státní plavební správy, zdravotní záchranné služby, požární ochrany, policie nebo celní správy, která se přemísťují za účelem neodkladné služební povinnosti. [33]

4.9 Poplatky na vodní cestě

Za užívání vodní cesty nejsou žádné poplatky, ty se neplatí ani za průjezd plavebními komorami. Tato skutečnost vyplývá ze zákona o vodách, kdy se jedná o tzv. „obecné užívání vody“. Zpoplatněné je pouze dlouhodobé kotvení a použití sjezdu do vody v některých půjčovnách lodí, pokud je sjezd v jejich areálu. [12]

4.10 Možnosti dostupnosti Baťova kanálu

4.10.1 Letecká doprava

V blízkosti Baťova kanálu se nenachází žádné dopravně významné letiště. Pouze mezinárodní letiště Brno – Tuřany, vzdálené z Uherského Hradiště 70 km. Letiště Kunovice vzdálené z Uherského hradiště 6,3 km (jež má také statut mezinárodního) není v současné době využíváno pro vnitrostátní nebo mezinárodní lety.

4.10.2 Silniční doprava

Ve vztahu k Baťovu kanálu je dálniční síť v současné době zastoupena na severní straně regionu dálnicí D1 (Praha – Brno – Zlín – státní hranice SR), která končí u Hulína. Na jihu se nachází dálnice D2 (Brno – Břeclav – státní hranice), která se kříží se silnicí I/55. Ta prochází celým Pomoravím v těsné blízkosti Baťova kanálu. Může být považována za hlavní silniční tah regionu (Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou- Hodonín – Břeclav). V oblasti se dále nachází řada silnic I. a II. třídy, které podporují obslužnost regionu. Zejména se jedná o silnici I/49 (Otrokovice – Zlín – Vizovice – Horní Lideč), I/50 (Brno – Uherské Hradiště - Starý Hrozenkov), I/54 (Znojmo – Pohořelice – Kyjov – Veselí nad Moravou - Strání) a I/51 (Brno – Hodonín – státní hranice). [11]

Za specifickou v rámci silniční dopravy lze považovat cykloturistiku. Na začátku roku 2010 se propojily dílčí úseky cyklostezky ve Zlínském kraji (tedy v úseku Kroměříž - Uherské Hradiště - Uherský Ostroh) je prakticky celá trasa vedena

po asfaltovém povrchu a je také vedena mimo motorovou dopravu. Pouze u Kvasic, Bělova a Pahrbku u Napajedel musí cyklisté překonat kratší úsek po málo frekventovaných silnicích. Již dnes je však možné využít cyklotrasu o délce okolo 65 km. Cyklostezka je vhodná jak pro dálkové cyklisty, rodiny s dětmi, in-line bruslaře, tak i pro seniory a tělesně postižené, kteří vyhledávají rovinu a přehledný terén. Je velmi bezpečná, protože křížení všech silnic a železničních tratí je řešeno mimoúrovňově. [36]

4.10.3 Železniční doprava

Dostupnost na BK prostřednictvím železniční dopravy je zastoupena nejlepším železničním spojením a tím je II. železniční koridor. Protíná většinu obcí na Baťově kanále. Jeho celková délka je 313km (7 km v rámci I. koridoru) a vede přes Rakousko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Polsko; Přerov – Česká Třebová. To znamená, že vede od Polských hranic přes celou Moravu až po hranice s Rakouskem. [17]

4.10.4 Vodní doprava

U BK se jedná o rekreační plavbu, která nenavazuje na žádné vnitrostátní (mezinárodní) trasy.

4.11 Plavební úseky na Baťově kanálu a jejich turistické atrakce a zajímavosti

V okolí Baťova kanálu se nachází řada přírodních zajímavostí, historických památek a různých atrakcí a zajímavostí pro turisty.

Baťův kanál lze rozdělit na několik říčních a kanálových úseků. Jsou to: říční úsek Kroměříž – Otrokovice (Bělovský jez), říční úsek Otrokovice (Bělovský jez) – Spytihněv, kanálový úsek Spytihněv – Staré Město, říční úsek Spytihněv – Veselí nad Moravou, kanálový úsek Veselí nad Moravou – Vnorovy I, říční úsek Veselí nad Moravou – jez Vnorovy, kanálový úsek Vnorovy II – Skalica, říční úsek Rohatec – Kolonie – Hodonín. Řada těchto úseků se prolíná v možnostech návštěvy turistických cílů. Proto se zaměřím na hlavní a nejčastěji navštěvované úseky na vodní cestě. Už sama plavba po Baťově kanálu v kanálovém úseku může představovat turisticky

atraktivní záležitost svým technickým řešením, i když řada zajímavostí je pro běžného návštěvníka skryta. Jako příklad lze uvést shybky (akvadukty) na potoku Trávníček a na Kudlovickém potoce. Řada zajímavostí se váže na historii provozování plavby – například existence výhyben lodí (dnes patrné jako rozšíření Baťova kanálu), potahové lávky pod mosty apod.

Úsek Kroměříž – Otrokovice

Jedná se o úsek zahrnující vlastní město Kroměříž, trasa končí nad Bělovským jezem. V Kroměříži stojí za navštívení arcibiskupský zámek a zámecké zahrady. Zámek se může pochlubit velmi vzácnými uměleckými sbírkami. Zahrady – Podzámecká a Květná, jsou spolu se zámkem chráněné jako památka UNESCO. Dále po trase najdeme obec Kvasice s památkou hřbitovního kostela Nanebevzetí Panny Marie, nacházející se na jednom z posledních výběžků Chříbských vrchů. Do budoucna se plánuje vytvoření plavební komory u Bělovského jezu a přístaviště v Kroměříži. [23]

Úsek Otrokovice – Spytihněv - Uherské Hradiště

Trasa začíná v Otrokovcích pod Bělovským jezem. Otrokovice jsou známé baťovskou architekturou, nejznámější památkou z této doby je Společenský dům. V Otrokovcích se nachází rekreační areál Štěrkovíště, který nabízí možnost koupání i rybaření. Dalším městem, které na této trase najdeme, jsou Napajedla. Mohou se pochlubit zámkem a zámeckým parkem, hřebčínem (proslavili ho hlavně angličtí plnokrevníci).

Následuje obec Spytihněv. Na Baťově kanále je půjčovna motorových člunů a hausbótů s přilehlým občerstvením Na Rejdě. Menší součástí trasy je obec Huštěnovice. Dominantou Huštěnovic je kostel sv. Anny postavený v novogotickém slohu. Při zastávce lze využít připravené posezení s naučnou stezkou Niva Moravy. Trasa končí souměstím Staré Město - Uherské Hradiště. [23]

Úsek Uherské Hradiště - Veselí nad Moravou

Uherské Hradiště i Staré Město se mohou návštěvníkům představit prostřednictvím velkého množství památek pocházejících z dob Velkomoravské říše.

Prohlédnout si můžeme historické centrum města, zhlédnout expozici Slováckého muzea a galerie nebo posedět v některém z vinných sklípků v Mařaticích - několik zdejších sklepů, které zde začaly vznikat už v 17.

století, je chráněno jako památka lidové architektury. K nejzajímavějším patří dům č. p. 247, dnes vinárna „U lisu“. V Sadech (součást Uherského Hradiště) je možné navštívit odkryté pozůstatky významného církevního komplexu z období Velkomoravské říše. Pozůstatky jsou chráněny jako národní kulturní památka. Špitálky jsou považovány za místo, kde byl možná

Obr. 4.4 Ranč Kostelany [22]



pohřben slavný kníže Svatopluk. Možností je spousta, pro sportovněji založené návštěvníky nabízí Uherské Hradiště také řadu sportovních zařízení. Kostelany nad Moravou jsou další obcí, kde se můžeme zastavit a to zejména na ranči v Kostelanech, který nabízí jedinečnou možnost přenést se do časů Divokého západu a zhlédnout profesionální ukázky práce s koňmi. Zájemci o projížďku si mohou vypůjčit koně nebo kolo, k dispozici je řada sportovišť, včetně krytého bazénu a bowlingu, ale také kvalitní restaurace a stylové ubytování. V Kostelanech je také most, který je chráněn jako technická památka. Dále nás řeka přivádí do Uherského Ostrohu. Nejvíce zajímavý je zde jistě zámek se Sladovnickým muzeem a vinotékou. Když překonáme automatizovanou plavební komoru a projedeme asi 4 kilometry dlouhý úsek, dostaneme se do Veselí nad Moravou. [23]

Úsek Veselí nad Moravou - Vnorovy

Ve Veselí nad Moravou zve k příjemné procházce anglický park z počátku 19. století, který obklopuje zdejší, původně renesanční zámek. O životě v regionu vypráví expozice městského muzea „Od Doubravy k Javořině“. Další významné památky jsou kostel sv. Bartoloměje, kostel Panny Marie, kostel Andělů Strážných. Stejně jako Kostelany má i Veselí svoji technickou památku, v tomto případě jde

Obr. 4.5 Zámecký park [23]



o vodní elektrárnu. Kdybychom se náhodou nudili, navštívíme galerii nebo hvězdárnu. Najdeme zde také půjčovnu lodí a svést se můžeme na výletní lodi Danaj. Nové turistické

centrum umožňuje kotvení soukromých člunů, možnost vícedenního parkování aut a součástí objektu je technické i hygienické zázemí pro majitele lodí, možnost občerstvení v příjemném prostředí a možnost levného ubytování. Z Veselí se vydáváme po umělém úseku asi 5 kilometrů, než doplujeme do Vnorov. [23]

Úsek Vnorovy – Petrov - Skalica

Ve Vnorovách se nachází další půjčovna lodí, můžeme se zde občerstvit, popřípadě také utábořit. Nedaleko je také naučná stezka. Vnorovy proslavil především folklor, kraslice a výrobky z kukuřičného šustí. Nedaleko obce se ale nachází technický unikát – křížení Baťova kanálu s řekou Moravou. Pro překonání silného proudu řeky a rozdílné výšky hladin člunům přepravujícím uhlí sloužila lanovka, plavební komory a potrubí skryté pod jezem. K vidění jsou zbytky strojního zařízení lanovky. Za komorou Vnorovy II se dopravíme zámeckým parkem do dalšího většího města – Strážnice.

Strážnice má také svoji půjčovnu lodí i kol, můžeme zde navštívit skanzen lidové architektury nebo muzeum vesnice jihovýchodní Moravy. Muzeum soustřeďuje ukázky lidové architektury z celé oblasti Slovácka a je dějištěm mnoha zajímavých akcí. Nejznámější je mezinárodní folklorní festival, ale vysokou návštěvností se těší také březnový košť vín a strážnické vinobraní, které se koná v září a je největší vinařskou událostí v okolí.

Dále můžeme navštívit zámek a městské opevnění Strážnice (zbytky městského opevnění pochází z 16. století), které v dnešní době slouží jako sídlo národního ústavu lidové kultury a je zde i expozice lidových hudebních nástrojů. Raritou je rovněž židovská synagoga obklopená ze tří stran hřbitovem – pozůstatek bývalé židovské čtvrti. Pro přenocování je možné využít autokemp. [23]

V Petrově stojí určitě za navštívení Plže u Petrova, jsou to vinné sklepy vyhloubené v hlíně a zpevněné valenou klenbou (15. Století). Areál se spleť uliček a dvěma „návsemi“ připomíná samostatnou vesničku, která po celý rok žije vlastním životem a otevírá svou náruč žíznilým turistům. Nebo barokní kapličku bolestné Panny Marie u železničního přejezdu, která se nachází v blízkosti cesty do Plží. [32]

Obr. 4.6 Plže u Petrova



[24]

Obr. 4.7 Muzeum vesnice jihovýchodní Moravy



[25]

Úsek Vnorovy – Osypané břehy - Hodonín

Úsek je sjízdný pouze na kánoích s tím, že se v nejcennější části území projíždí *národní přírodní památkou Osypané břehy, Okovec I a II*. Je zde nutno respektovat režim ochrany přírody, který spočívá zejména v zákazu zastavovat u břehů.

Úsek Rohatec – kolonie – Hodonín

Jedná se o malý úsek toku, který je splavný pro výletní lodě. Lodě mohou proti proudu jet až na okraj nejzajímavější části řeky Moravy, která zde není regulovaná. Na trase je přístaviště v Rohatci. Trasa končí v Hodoníně. Je zde Možnost navštívení zoologické zahrady nebo lázní. Hodonínská zoologická zahrada, která se rozkládá

v příjemném prostředí okraje lužního lesa, chová více než pět set exotických i domácích zvířat.

Moderní lázeňský komplex se nachází uprostřed malebného parku. Základním léčivým zdrojem je jodobromová minerální voda. Její účinky působí blahodárně na řadu problémů pohybového aparátu, neurologické nemoci, nemoci oběhového systému a další. [23]

Možností k návštěvě památek a jiných zajímavostí je v těchto úsecích celá řada, vybrala jsem pouze ty nejvýznamnější.

4.12 Rozvojové organizace na Baťově kanálu

Vlastníkem vodní cesty na Baťově kanále je stát.

Financování rozvoje a provozu vodní cesty zajišťuje vícero zdrojů. Hlavním zdrojem finančních prostředků je samozřejmě stát, kraje a obce s využitím dotací z fondů Evropské unie. [34]

- *BATŮV KANÁL, O.P.S. se sídlem ve Veselí nad Moravou*

V roce 2002 byla založena obecně prospěšná společnost Baťův kanál. Předmětem činnosti je zajištění provozu na vodní cestě. Dále podpora podnikání na Baťově kanále, koordinační činnost mezi orgány státní správy, samosprávy a podnikateli, propagace vodní cesty na veletrzích cestovního ruchu, v médiích, poskytování informací o možnostech trávení volného času na vodní cestě, vydávání propagačních materiálů. Některé rozvojové aktivity na Baťově kanále jsou financovány dobrovolnými svazky obcí – Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě na zlínské straně a Obce pro Baťův kanál jihomoravské straně spolu s O.P.S. spolupracují. Zejména se jedná o vytváření koncepcí turistického rozvoje celé vodní cesty. [12]

- *POVODÍ MORAVY, S. P., Brno*

Státní podnik, územní působnost Povodí Moravy, s. p., zasahuje do plochy 7 krajů. Z hlediska Baťova kanálu se jedná pouze o Zlínský a Jihomoravský kraj.

Zaměřuje se na tyto činnosti: správu, provoz a údržbu vodních toků, přípravu a realizaci vodohospodářské výstavby, zajišťování dodávky vody z vodních toků a nádrží, provádění oprav dopravních, stavebních a mechanizačních prostředků, zajišťování ochrany před povodněmi, rozbory vod a činnosti související se Státním vodohospodářským plánem.

Ve vztahu k BK se jedná zejména o udržování plavební cesty (splavnost, zajišťování plavební hloubky čištěním vodních toků nebo pomocí jezů), provoz plavebních komor, provozování přístavišť a přístávacích míst (ve spolupráci s jednotlivými obcemi na plavební cestě).

K výkonu vymezených činností také patří označování a vytyčování plavební dráhy na vodních cestách. [12]

- *ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR, Praha*

K základním činnostem organizace patří zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách. [12]

V případě Baťova kanálu došlo k vybudování řady přístavišť, v přípravě je plavební komora Bělov a Rohatec.

- *ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR, Praha*

K základním činnostem organizace patří zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách. [12]

- *ZLÍNSKÝ KRAJ a JIHOMORAVSKÝ KRAJ*

Významně podporují rozvoj na vodní cestě. Za podpory jihomoravského kraje se podařilo realizovat několik přístavišť, informačních tabulí, marketingových projektů, významnou dotací se podílel na čištění Baťova kanálu apod. [34]

- *SVAZEK OBCÍ „SDRUŽENÍ OBCÍ PRO ROZVOJ BAŤOVA KANÁLU A VODNÍ CESTY NA ŘECE MORAVĚ, Uherské Hradiště*

Členskými obcemi jsou: Uherský Ostroh, Nedakonice, Kostelany nad Moravou, Kunovice, Uherské Hradiště, Staré Město, Huštěnovice, Babice, Spytihněv, Napajedla, Žlutava, Otrokovice, Bělov, Kvasice, Střížovice, Hulín a Kroměříž.

Předmětem činnosti je rozvoj a obnova historické vodní cesty Baťův kanál ve Zlínském kraji pro účely turistického ruchu.

Spolupráce při budování základní infrastruktury vodní cesty (přístaviště, cyklostezky aj.), podpora podnikání v rámci rozvoje vodní cesty. [12]

- *SVAZEK OBCÍ „OBCE PRO BAŤŮV KANÁL“, Hodonín*

Členskými obcemi jsou: Veselí nad Moravou, Strážnice, Petrov, Sudoměřice, Rohatec, Hodonín.

Předmětem činnosti je rozvoj a obnova historické vodní cesty Baťův kanál v Jihomoravském kraji pro účely turistického ruchu.

K hlavním aktivitám patří spolupráce při budování přístavišť, cyklostezek, ubytoven a kempů, půjčoven lodí a plavidel, aj. [12]

- *PODNIKATELSKÁ SFÉRA*

Podnikatelské subjekty, které poskytují tyto služby: pronájmy lodí, provozování rekreační plavby a výletní plavby, stravovací a ubytovací služby turistům a návštěvníkům za úplatu. [12]

4.13 Typy lodí na Baťově kanále

Dovolená na lodi se u nás stává čím dál více populární a rok od roku vzrůstá počet rekreantů.

HAUSBÓTY (obytné lodě) – „Pro ty, kteří touží prožít na vodě delší čas a chtějí poznat vodní cestu dokonale. Jsou konstruovány pro 2 – 12 členů posádky.“ [13]

Jejich vybavení slouží k pohodlnému kempování na vodě. V kuchyňce je k dispozici plynový vaříč, vhodný pro ohřátí hotových jídel a základní nádobí včetně příborů. K přespaní slouží postele s matracemi. Každý hausbót je vybaven chemickým záchodem. Je možné vzít si na hausbót vlastní kola. Řízení probíhá jednoduchým způsobem pomocí volantu z kormidelního stanoviště. [16]

Obr. 4.8 Hausbót [26]



VÝLETNÍ LODĚ:

LOĎ MORAVA (hromadná přeprava, kapacita pro 60 osob) – Program:

- **Základní projížďka:** Hodinová plavba po řece Moravě, jejíž součástí je 1x proplutí plavební komorou. Začátek i ukončení ve Spytihněvi. Cena za osobu 75,- Kč - při počtu 35 a více osob.
- **Poznávací plavba:** Jedná se o jednosměrnou, zhruba 1,5 až 2 hodiny trvající plavbu jedním z nejmalebnějších úseků Baťova kanálu. Její součástí je minimálně dvakrát proplutí plavební komorou, kde v jedné z nich rozdíl hladin činí více než 2 metry. Během plavby je možná krátká zastávka na přírodní naučné stezce v Huštěnovicích. Začátek může být jak ve Spytihněvi, tak v Uherském Hradišti, projížďka je plánovaná jako jednosměrná. Po dohodě lze přepravit i kola. Cena za osobu 190,- Kč - při počtu 35 a více osob.
- **Projížďka k naučné stezce s možností opékání:** Plavba ze Spytihněvi k naučné stezce do Huštěnovic a zpět. V areálu naučné stezky je možnost na ohni opéct špekáčky a pobavit se v příjemném přírodním prostředí. Součástí je 2x proplutí plavební komorou. Doba trvání asi 3 hod. Občerstvení není zahrnuto v ceně. Cena za osobu 180,- Kč - při počtu 35 a více osob.
- **Napajedelské plavení:** Je nejoblíbenější. Plavba je spojená s prohlídkou historického hřebčína v Napajedlích s tradičním chovem koní. Plavba začíná

ve Spytihněvi a po cca 40 minutách zakotvíme v Napajedlích. Procházka k hřebčínu trvá 10 min, prohlídka přibližně 1 hodinu. Při návratu zakončení výletu proplutím plavební komorou ve Spytihněvi. Celková doba činí asi 3 a půl hodiny. V ceně je zahrnuta plavba tam i zpět a prohlídka hřebčína s průvodcem. Cena za osobu 185,- Kč - při počtu 35 a více osob.

- **Plavby za historií:** Výlet na lodi kombinovaný s návštěvou některé z místních památek. Nabízí se Velkomoravské Staré **Obr. 4.9 Loď Morava**

Město, hrad Buchlov, zámek Buchlovice, lapidárium Velehrad, historické památky Uherské Hradiště atd. Pro tyto akce je možné zajistit průvodce, přepravu autobusem na vzdálenější místa apod. Doba trvání a cena podléhají dohodnutým podmínkám a poskytnutým službám. [15]



[27]

Dále: LOĎ DANAJ (ve Veselí nad Moravou, kapacita 60 osob), LOĎ ÁMOS (ve Strážnici, kapacita 30 osob), LOĎ KONSTANCIE (v Hodoníně, kapacita 60 osob). ve LOĎ SVATÁ ANNA (ve Vnorovech, kapacita 35 osob) a LOĎ PEPINA (ve Skalici, kapacita 30 osob).

LAMINÁTOVÉ LODĚ (bezpečné, stabilní) - s přívěsným motorem a kapacitou max. 5 dospělých osob. Lodě může řídit osoba starší 15 let po krátkém zaškolení. Turista si loď řídí sám, a proto si může orientovat cestu podle svých představ, je k dispozici téměř v každé půjčovně, která na kanále funguje. Člun je vhodný ke kratším, několikahodinovým vyjížděním. Před každým zapůjčením člunu dostane turista v půjčovně krátké proškolení k řízení lodě, aby byl schopen sám s lodí manipulovat. V tomto případě není třeba vlastnit žádné řidičské oprávnění, ani průkaz vůdce malého plavidla. Půjčuje se obvykle maximálně na jeden den, je zde však možnost prodloužení výpůjční doby na základě dohody mezi zákazníkem a majitelem půjčovny. Je možné převážet i kola, to však jen v případě, že na člunu jsou nejvýše dvě osoby.

Obr. 4.11 Laminátová loď 1



[28]

Obr. 4.10 Laminátová loď 2



[28]

K dispozici jsou také KÁNOE, KAJAKY A VESLICE pro 2 až 3 osoby. Jsou využívány spíše jen na určitých úsecích, kde není plavba možná na motorovém člunu – to kvůli výšce hladiny, kde by motorový člun o ponoru cca 30 cm nemohl plout. [18]

Obr. 4.12 Bařův kanál, splutí po kánoích



[29]

Bařův kanál – splutí po kánoích. Nejčastěji se provozuje z půjčovny lodí u plavební komory Vnorovy I. Úvodní trasa vede po přivaděči vody do Bařova kanálu u jezu Vnorovy. Zde je nutno loď přenést do podjezí. Dále vede trasa přírodně nejkrásnějším a nejzajímavějším úsekem, kde je zachováno původní koryto Moravy. Řeka Morava zde proráží lokalitu označovanou jako „váté písky“. Nejcennější lokalita je chráněna v přírodní památce Osypané břehy. Jedná se o vyvinuté meandry Moravy, vzniklé jejím přirozeným vývojem v sedimentech údolní nivy. V místě, kde se meandrující řeka stýká s uloženinami vátých písků, vznikly v nárazovém břehu unikátní geomorfologické výtvoř - strmé písčné stěny vysoké až 13 m. Další zajímavostí jsou přírodní památky

Oskovec I. a II., které představují významnou ornitologickou rezervaci v luhu Moravy.
Trasa končí v přístavišti v Rohatci.

5. ANALÝZA NÁVŠTĚVNOSTI BAŤOVA KANÁLU

5.1 Data použitá pro analýzu

V této části své práce se zabývám analýzou dat návštěvnosti Baťova kanálu. Jedinými, objektivnějšími daty pro posouzení návštěvnosti, jsou data získaná při proplavování lodí jednotlivými komorami. Data získává Povodí Moravy, s. p., zapisováním pracovníky na jednotlivých komorách do sešitů. Teoreticky by měly být podchyceny roky 1995 až 2010. Způsob záznamu dat o proplavování se ale v průběhu let vyvíjel. Rozsah dat závisel také na postupném otevírání jednotlivých plavebních komor. Protože tato data nebyla dříve využita pro zpracování podobně zaměřených prací, nebyla známa jejich kvalita. Až v rámci psaní této práce jsem zjistila velkou nejednotnost dat, a to jak z hlediska jejich meziročního sběru, tak také jejich zpracování. V některých případech data zcela chyběla (roky 1995 až 2001, 2003). Proto jsem ve svých analýzách a úvahách byla vázána pouze těmi typy dat, která byla zpracovatelná a měla vypovídací hodnotu.

5.1.1 Ukázka zapisování návštěvnosti BK do sešitů

Zde uvádím několik příkladů nejednotnosti zpracovávaných podkladů:

- nedostatečně zpracované podklady 47%,
- neuveden žádný údaj
- průměrně zpracované podklady 33%,

Tabulka 5.1 Průměrně zpracované podklady návštěvnosti

PK Veselí nad Moravou					
datum	čas	počet osob	průjezd nahoru	průjezd	počet lodí
1.8.	10:58	5	1	nahoru	2
1.8.	11:15	2	0	dolů	1
1.8.	12:50	2	0	dolů	1
1.8.	13:02	4	0	dolů	1
1.8.	13:59	6	1	nahoru	3
1.8.	14:20		1		
1.8.	15:15	3	1	nahoru	1
1.8.	15:42	1	1	nahoru	1
1.8.	16:25	8	1	dolů	4
1.8.	17:00	3	1	nahoru	1
1.8.	18:01	2	1	nahoru	1

Zdroj: vlastní

- poměrně dobře zpracované podklady 20%.

Tabulka 5.2 Poměrně dobře zpracované podklady návštěvnosti

	PK UHERSKÝ OSTROH 2005		
datum	počet osob	počet lodí	sobota
3.9.	49	11	neděle
4.9.	39	12	
10.9.	22	7	
17.9.	10	3	
18.9.	8	2	
24.9.	98	15	
25.9.	49	14	
27.9.	60	12	
celkem	335	76	

Zdroj: vlastní

Na základě zkušeností, které jsem získala při zpracování a použití dat z minulých let, jsem navrhla Povodí Moravy, s. p., způsob jejich nového zpracování. Tento způsob již Povodí Moravy, s. p., použilo jako závazný pro pracovníky na plavebních komorách s tím, že bude prováděna průběžná kontrola plnění tohoto úkolu. Data budou v polovině a na konci sezóny převedena do digitální podoby ve zjednodušené formě po jednotlivých dnech. Ukázka:

Tabulka 5.3 Vzor zapisování do deníku plavební komory pro jeden den

Vzor zapisování do deníku plavební komory pro jeden den					
Datum	Čas	Počet lodí	Počet osob	Proplutí	Vlastník lodě
1.5.	11:00	1	4	D	S
	12:05	1	8	D	S
	14:00	2	45	N	V
	14:50	3	12	N	S
	17:10	1	2	D	S
	17:50	2	2	N	S

Součet 10 73 6,2
Do součtu uvést počet lodí a počet osob celkem a počet proplutí po 17 hodině
Vlastník - V - veřejná doprava, S - soukromá doprava. Proplutí - D – dolů, N – nahoru

Zdroj: vlastní

5.2 Bařův kanál jako vodní cesta

Data jsem získala od zaměstnanců vodní cesty.

Parlament České republiky dne 25. 5. 1995 Zákonem o vnitrozemské plavbě zařazuje průplav Otrokovice – Rohatec mezi využitelné vodní cesty. Plavba byla možná pouze v úseku Bělov – Kunovský les. Z iniciativy obcí je Bařův kanál postupně rekonstruován a využíván pouze pro turistickou plavbu s neustále se rozvíjející infrastrukturou. V roce 1995 začala být na říčním úseku Veselí nad Moravou - Uherský Ostroh využívána loď Bobra.

Bohužel již nejsou zachovány záznamy o návštěvnosti plavební cesty z toho roku.

V roce 1996 bylo možné ten samý úsek proplout na lodi Tomáš Bařa. Ale obě zmiňované lodě nebyly svými parametry vhodné pro Bařův kanál, a proto nebyly dále využívány. Přesto loď Tomáš Bařa přeplavila v průběhu plavební sezóny téměř 5000 návštěvníků.

Plavba v roce 1997 stagnovala kvůli vlně povodní.

Plavební sezóna v roce 1998 navázala na sezónu roku 1996. I v tomto roce využilo vodní cesty více než 5000 návštěvníků. V letech 1998 a 1999 významně pokročil rozvoj a obnova technické infrastruktury Bařova kanálu. Ředitelství vodních cest spolu s Povodím Moravy postupně vyčistily a modernizovaly plavební komoru v Uherském Ostrohu a 2 plavební komory ve Vnorovech. Díky tomu se pro návštěvníky vodní cesty otevřelo 10 plavebních komor schopných k provozu.

V roce 1999 rozšířily půjčovny nabídky plavidel – veslice, kánoe a první hausbót.

V roce 2000 byla postavena loď Danaj, díky financování Evropské unie. Ve Veselí nad Moravou bylo zřízeno nové přístaviště. Taky byla v tomto roce započata oprava komor ve Strážnici, opraveny byly na počátku plavební sezóny v roce 2001. Blízko Huštěnovic bylo v příjemném, stinném prostředí vybudováno odpočinkové místo a naučná stezka

Na jaře roku 2001 byly slavnostně otevřeny plavební komory Strážnice I a II a přístav ve Veselí nad Moravou.

V roce 2002 byla vyrobena nová motorová osobní loď Konstancie, která patří městu Hodonín a byla otevřena poslední opravená plavební komora v Petrově.

V roce 2003 byla vydána kniha, která popisuje přírodní a plavební historii a současnost Baťova kanálu pod názvem "Přírodní a technická památka Baťův kanál". Ve Strážnici byla pořízena loď Ámos. Je to první osobní loď v soukromém vlastnictví na Baťově kanálu. Jejím vlastníkem je provozovatel půjčovny motorových člunů a kanoí ve Strážnici Mgr. Petr Antoš.

2004 - na lodi Konstancie probíhají každou neděli od května do srpna první mezinárodní plavby na lince Hodonín - Skalica - Rohatec - Skalica – Hodonín

V roce 2009 Povodí Moravy, s. p. spustilo vlastní stránky zabývající se plavbou. Ty poskytují údaje o průjezdnosti plavebních komor. V tomto roce začalo svůj provoz přístaviště Napajedla a Kostelany nad Moravou

Zbýlé roky jsou zhodnoceny v následujících kapitolách.

5.3 Zhodnocení návštěvnosti plavební sezóny roku 2007, 2008 a počet výpůjček za tento rok v jednotlivých půjčovnách

Hodnotím podrobněji rok 2007 a 2008. Tyto roky jsem vybrala z důvodu kvalitně zpracovaných podkladů. Sleduji výpůjčky lodí v jednotlivých půjčovnách na Baťově kanálu. Uvedené roky jsou dobrou ukázkou toho, jak vzrůstá návštěvnost Baťova kanálu v ekonomicky příznivé situaci, kdy není negativně ovlivňována povodňovými situacemi.

Tyto informace jsem čerpala z interních zdrojů Agentury pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu.

ROK 2007

Přístaviště Kroměříž

- **přepraveno 500 osob celkem**

Spytihněv- půjčovna lodí

- 507 výpůjček (1521 osob)
- výpůjčky hausbótů 93 (279 osob)
- hromadná plavba, zájezdy – 1680 osob
- pravidelná plavba, zájezdy – 1680 osob
- **přepraveno 3983 osob celkem**

Staré Město – půjčovna lodí

- **přepraveno 1000 osob celkem**

Uherské hradiště – půjčovna hausbótů

- 67 výpůjček
- **přepraveno 234 osob celkem**

Veselí nad Moravou – půjčovna lodí

- **přepraveno 15 000 osob celkem**

Vnorovy – půjčovna lodí

- **přepraveno 9500 osob celkem**

Strážnice – půjčovna lodí

- výpůjčky motorových člunů a kánoí 2134 osob
- vyhlídkové plavby 14 977 osob
- pravidelná linka 910 osob
- **přepraveno 18 021 osob celkem**

Sudoměřice - půjčovna lodí

- **přepraveno 3350 osob celkem**

Skalice přístav

- výpůjčky motorových člunů 692 osob
- vyhlídkové plavby 2700 osob
- výpůjčky hausbótů 38 osob

- **přepraveno 3 430 osob celkem**

Hodonín půjčovna lodí

- vyhlídkové plavby 6661 osob
- ostatní výpůjčky 2134 osob
- **přepraveno 7795 osob celkem**

Soukromí návštěvníci na vlastních člunech, kánoích apod. **přepraveno 2000 osob celkem.**

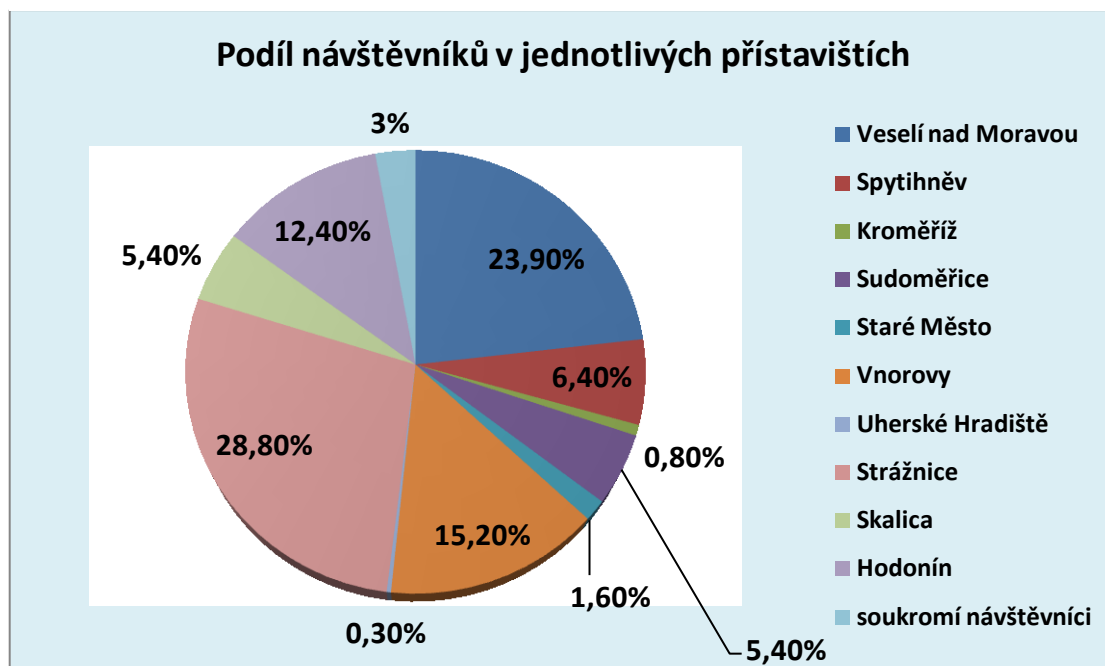
Celkem tedy navštívilo Baťův kanál v roce 2007: 62 500 osob

Tabulka 5.4 Počet přepravených osob v roce 2007 v jednotlivých půjčovnách

Půjčovna lodí 2007	Počet přepravených osob
Kroměříž	500
Spytihněv	3983
Staré Město	1000
Uherské Hradiště	234
Veselí nad Moravou	15 000
Vnorovy	9500
Strážnice	18 021
Sudoměřice	3350
Skalice	3 430
Hodonín	7 795
soukromí návštěvníci	2000

Zdroj: vlastní

Graf 5.1 Podíl návštěvníků v jednotlivých přístavištích v roce 2007



Zdroj: vlastní

ROK 2008

Přístaviště Kroměříž

- **přepraveno 854 osob celkem** (nárůst o 70% oproti roku 2007)

Spytihněv- půjčovna lodí

- 507 výpůjček (1226 osob)
- výpůjčky hausbótů 106 (340 osob)
- hromadná plavba, zájezdy – 5090 osob
- **přepraveno 6 656 osob celkem** (nárůst o 70% oproti roku 2007, nová výletní loď Morava)

Staré Město – půjčovna lodí

- **přepraveno 1200 osob celkem** (nárůst o 20% oproti roku 2007)

Uherské hradiště – půjčovna hausbótů

- **přepraveno 448 osob celkem** (nárůst o 100% oproti roku 2007)

Uherský Ostroh – půjčovna hausbótů

- **přepraveno 60 osob celkem** (začali půjčovat až v průběhu prázdnin)

Veselí nad Moravou – půjčovna lodí

- **přepraveno 15 000 osob celkem** (stejně jako v předchozím roce)

Vnorovy – půjčovna lodí

- **přepraveno 5 000 osob celkem** (úbytek oproti roku 2007)

Strážnice – půjčovna lodí

- výpůjčky motorových člunů a kánoí 1 007 osob
- vyhlídkové plavby 15 397 osob
- obytné lodě 617 osob
- **přepraveno 17 021 osob celkem** (úbytek oproti roku 2007)

Petrov – půjčovna lodí

- **přepraveno 260 osob celkem** (uzavírka Petrova)

Sudoměřice - půjčovna lodí

- **přepraveno 4 000 osob celkem** (mírný nárůst oproti roku 2007)

Skalica přístav

- výpůjčky motorových člunů 1 652 osob
- vyhlídkové plavby 641 osob
- výpůjčky hausbótů 68 osob
- **přepraveno 2 361 osob celkem** (úbytek oproti roku 2007 o 30%, ale nárůst na výpůjčkách hausbótů o 100%)

Hodonín půjčovna lodí

- vyhlídkové plavby 5 159 osob
- ostatní výpůjčky 3 300 osob
- **přepraveno 8 459 osob celkem** (celkem mírný nárůst oproti roku 2007, v červnu převzetí výletní lodě Konstancie od města Hodonín)

Soukromí návštěvníci na vlastních člunech, kánoích apod. **přepraveno 6000 osob celkem.**

Podle názoru zaměstnanců Agentury pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, uvádí někteří provozovatelé nižší čísla než je skutečnost.

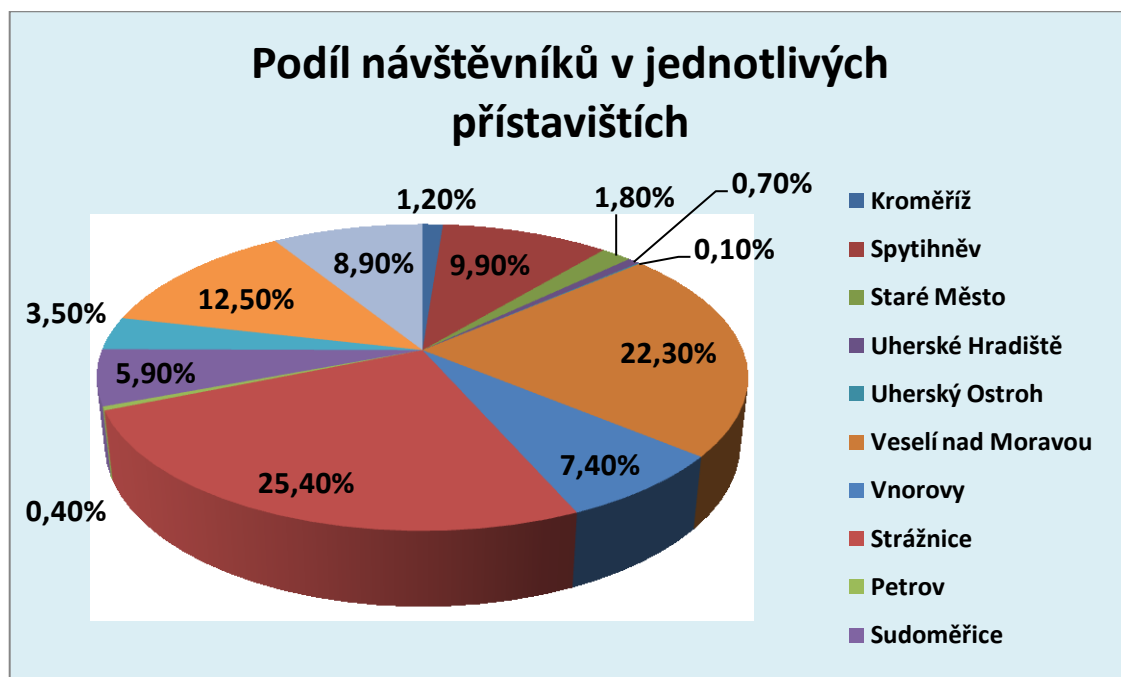
Celkem tedy navštívilo Baťův kanál v roce 2008: 67 319 osob

Tabulka 5.5 Počet přepravených osob v roce 2008 v jednotlivých půjčovnách

Půjčovna lodí 2008	Počet přepravených osob
Kroměříž	854
Spytihněv	6 656
Staré Město	1200
Uherské Hradiště	448
Uherský Ostroh	60
Veselí nad Moravou	15 000
Vnorovy	5 000
Strážnice	17 021
Petrov	260
Sudoměřice	4 000
Skalica	2 361
Hodonín	8 459
soukromí návštěvníci	6 000

Zdroj vlastní

Graf 5.2 Podíl návštěvníků v jednotlivých přístavištích v roce 2008



Zdroj: vlastní

Nejvíce výpůjček za sledované roky bylo ve Strážnici. Tato skutečnost je dána tím, že zde byla skladba všech typů plavidel, která se mohou uplatnit na Baťově kanálu. Navíc zde byla možnost využít velké výletní lodi.

Vyhodnocení plavební sezóny na Baťově kanálu v roce 2008

Nárůst návštěvnosti je výsledkem výrazného navýšení pravidelných plaveb, vznikem dvou nových půjčoven lodí v Petrově a Uherském Ostrohu. Dále k tomu přispělo i nové přístaviště v Otrokovicích a Hodoníně. V červnu roku 2008 byla do přístaviště ve Spytihněvi zakoupena nová loď Morava, která byla pořízena díky finanční dotaci Zlínského kraje. Město Hodonín zmodernizovalo loď Konstancii.

Návštěvníků mohlo být v tomto roce ještě více, protože v průběhu září byla plavba omezena. Důvodem byla oprava prahu jezu Nedakonice.

Aby se návštěvníci mohli lépe orientovat, byl vydán Průvodce Baťovým kanálem (plavební atlas). Obsahuje veškeré informace pro ty, kteří chtějí tuto vodní cestu navštívit. Nalezneme zde historii a současnost BK, mapy, kontakty, užitečné odkazy, turistické informace a spoustu dalších zajímavostí. Je k dostání v Informačním centru nebo v jednotlivých přístavištích. Na www.batacanal.cz je jeho elektronická podoba. Na těchto stránkách jsou také informace o splavnosti vodní cesty z hlediska technického zabezpečení či plavebních omezení.

5.4 Porovnání oblíbenosti úseků

Pro porovnání oblíbenosti jednotlivých úseků jsem si vymezila komory na severní, střední a jižní úsek:

- komory na severním úseku: Spytihněv – Staré Město, (Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město),
- komory na středním úseku: Kunovský les - Veselí nad Moravou, (Kunovský les, Nedakonice, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou),
- komory na jižním úseku: Vnorovy I. – Petrov, (Vnorovy I, Vnorovy II., Petrov).

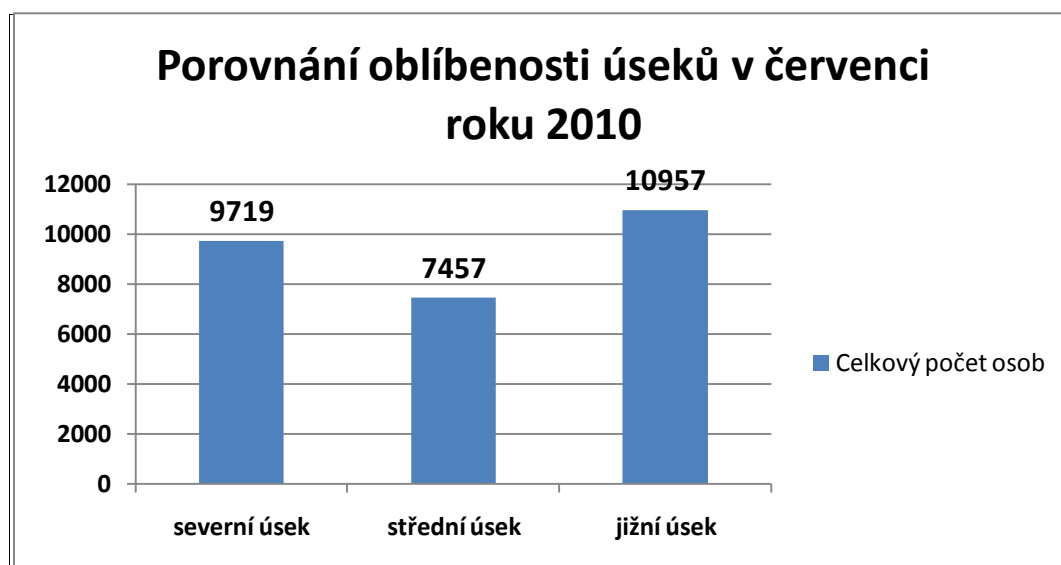
Srovnání jsem provedla pro měsíc červenec roku 2010. Důvodem byla kompletnost dat v letech 2009 a 2010 na všech plavebních komorách.

Tabulka 5.6 Počet přepravených osob na jednotlivých úsecích

Plavební komora	Počet osob za měsíc červenec
Spytihněv	3 004
Babice	2 768
Huštěnovice	2 089
Staré město	1 858
Celkem za severní úsek	9 719
Kunovský les	1 752
Nedakonice	1 542
Uherský Ostroh	1 663
Veselí nad Moravou	2 500
Celkem za střední úsek	7 457
Vnorovy I.	4 067
Vnorovy II.	3 890
Petrov	3 000
Celkem za jižní úsek	10 957

Zdroj: vlastní

Graf 5.3 Oblíbenost úseků



Zdroj: vlastní

Je zřejmé, že nejoblíbenější je jižní úsek (Vnorovy I., Vnorovy II. a Petrov). Tento výsledek je pravděpodobně ovlivněn tím, že v daném úseku probíhají plavby několika výletních lodí. Dalším faktorem je existence pravidelné lodní dopravy,

například na trase Veselí nad Moravou - Strážnice a zpět (lod' Ámos), trasa Strážnice – Skalica (lod' Pepina).

V horním (severním) úseku se komorami plaví více menších lodí s malou posádkou. Z pohledu „četnosti lodí“ je možné považovat severní a jižní úsek za stejně oblíbený. Nejméně atraktivní je úsek střední. Důvodem je zejména to, že se jedná o oblast, kde se nacházejí obce do 5000 obyvatel, navíc bez jakéhokoliv zázemí vodní cesty. Zázemí poskytuje až přístaviště ve Veselí nad Moravou. Zde se ale přepravci zaměřují zejména na jižní úsek Baťova kanálu.

5.5 Faktory mající negativní vliv na plavbu

1. POVODNĚ

Rok 1997 - v tomto roce zasáhly území celé Moravy ničivé povodně. Extrémně vysoké srážky postupně rozvodnily všechny moravské toky. V posledních více jak 50 letech nedošlo nikdy k tak velkým deštům současně v oblasti Jeseníků i Beskyd. Rozvodněná Morava, která již na svém horním toku způsobila veliké škody, se potkala s rozvodněnou Bečvou a dokonala pak dílo zkázy na dolním toku. Na Hradištsko po předcházejících bouřkách přišel od 5. do 7. července padesátihodinový nepřetržitý déšť. O několik dní později povodeň kulminovala a bylo zase pěkné počasí. Z větších měst byla zasažena Kroměříž, Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště a Veselí nad Moravou.

V Uherském Hradišti vše začalo vylitím Moravy do lesa proti Nedakonicím 7. července, pokračovalo vylitím Baťova kanálu, protržením pravobřežní hráze u Koňova 9. července s postupným zaplavením staroměstských luk a Rybáren. Situace vyvrcholila protržením levobřežní hráze nad Mesitem v pátek 11. července. Následovalo zaplavení celého města Uherské Hradiště až po úpatí mařatských kopců, dolní části Mařatic a části Jarošova. Od 15. července začala voda opadávat.

Katastrofální povodeň znamenala, že se život na střední Moravě téměř zastavil, a to včetně cestovního ruchu. Všechny veřejné budovy byly poškozeny.

Další povodeň byla v roce 2002, ale ta zasáhla pouze Čechy, takže neměla větší vliv na provoz na Baťově kanálu.

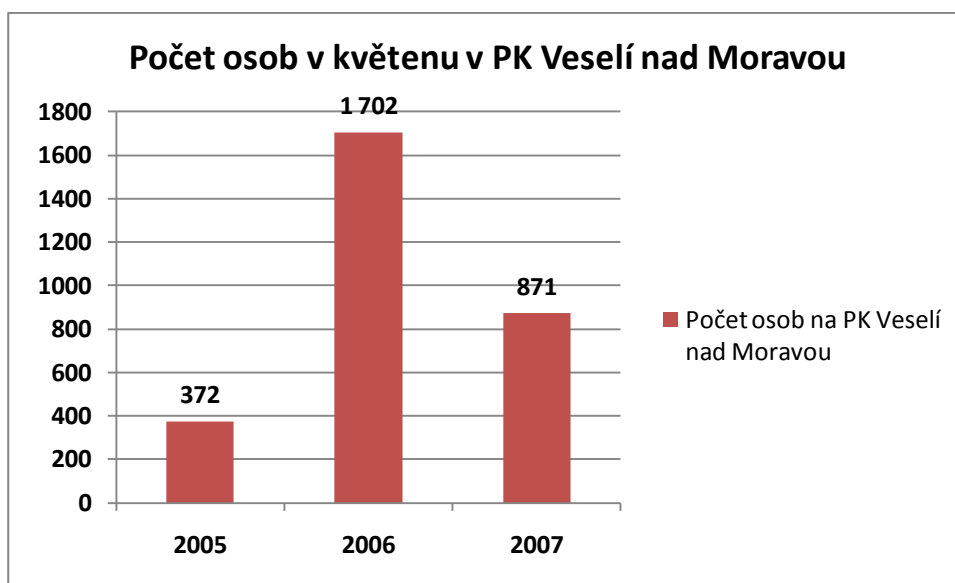
Na počátku jara roku 2006 (přelom března a dubna) zasáhly povodí Moravy jarní povodně. Tentokrát byly bez větších následků pro region. Na Baťově kanále se ještě v té době nekomorovalo. Vliv na plavbu byl pouze nepřímý, a to v podobě poškození břehů a zanesení vodní cesty. Přesto se do začátku plavby povedlo většinu škod odstranit.

Tabulka 5.7 Počet osob v květnu v PK ve Veselí nad Moravou

Rok	2005	2006	2007
Počet osob	372	1 702	871

Zdroj: vlastní

Tabulka 5.8 Počet osob v květnu roku 2005, 2006 a 2007 v PK Veselí nad Moravou



Zdroj: vlastní

V roce 2006 povodně plavbu na Baťově kanálu výrazně neovlivnily. Na plavební komoře ve Veselí nad Moravou byl v tomto roce značný nárůst návštěvnosti oproti roku 2005 a 2007 (nárůst o 78% oproti roku 2005 a nárůst oproti roku 2007 o 49%).

Poslední velká voda se prohnala Moravou v roce 2010. Povodeň vznikla na přelomu května a června. Byla neobvyklá tím, že ve druhé vlně byly výrazně zasaženy malé a středně velké toky na východě Moravy. Bylo zde dosaženo historicky

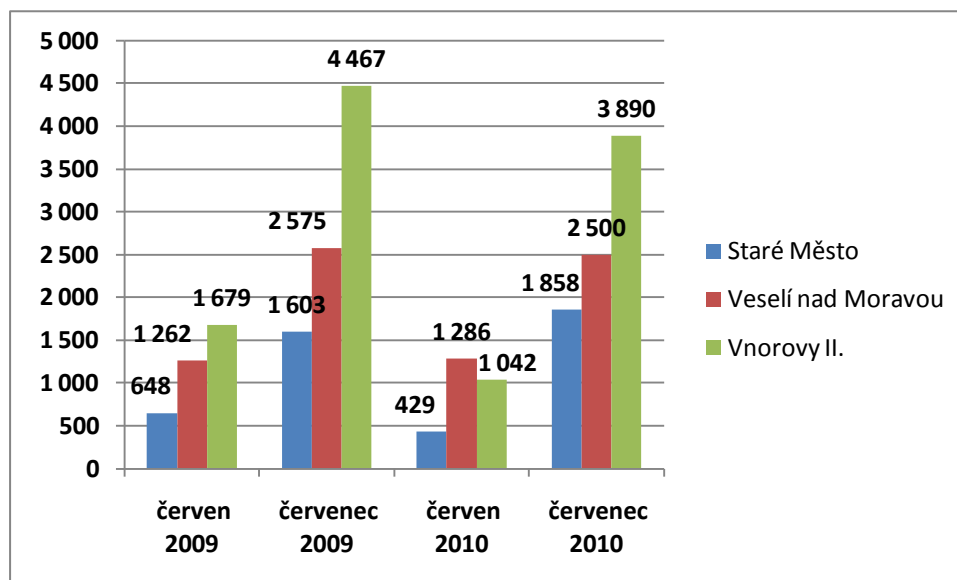
nejvyšších průtoků za posledních 50 let. Došlo k omezení plavby v uvedeném období. Vliv na květen byl relativně malý, vzhledem k tomu, že se komoruje pouze o víkendech. V červnu je již vliv dobře patrný, jak dokládá následující tabulka.

Tabulka 5.9 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v kanálových úsecích

Kanálové úseky	červen 2009	červenec 2009	červen 2010	červenec 2010
Staré Město	648	1 603	429	1 858
Veselí nad M.	1 262	2 575	1 286	2 500
Vnorovy II.	1 679	4 467	1 042	3 890

Zdroj: vlastní

Graf 5.4 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v kanálových úsecích



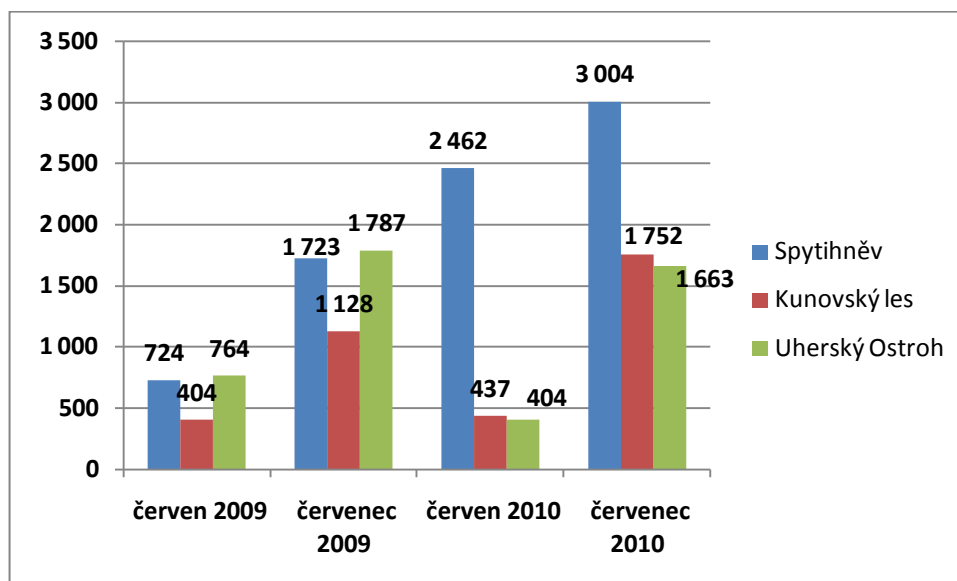
Zdroj: vlastní

Tabulka 5.10 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v říčních úsecích

Říční úseky	červen 2009	červenec 2009	červen 2010	červenec 2010
Spytihněv	724	1 723	2 462	3 004
Kunovský les	404	1 128	437	1 752
Uherský Ostroh	764	1 787	404	1 663

Zdroj: vlastní

Tabulka 5.11 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v říčních úsecích



Zdroj: vlastní

Z grafů vyplývá, že povodeň měla značný dopad na cestovní ruch na Baťově kanálu. Porovnala jsem tři náhodné komory říčního úseku a tři komory kanálového úseku. V obou případech je patrný pokles návštěvnosti v červnu oproti červenci v letech 2009 i 2010. V roce 2010 byl v červenci pokles návštěvnosti na kanálových úsecích Vnorovy II. o 13% a ve Veselí nad Moravou o 3%. Ve Starém Městě byl nárůst návštěvnosti o 15%. V červnu byla – z výše uvedených důvodů návštěvnost říčních úseků nižší, než v roce 2009.

2. POČASÍ (SRÁŽKY)

Zde porovnávám komorování v době srážek s obdobím, kdy je stabilní a příznivé počasí. O víkendu dne 12. a 13. června 2010 bylo krásné počasí na zadní straně tlakové výše, v sobotu přešla studená fronta, doprovázená prudkým ochlazením. Tyto dny porovnávám s víkendem 19. a 20. června 2010, kdy byly teploty maximálně okolo 19 °C, velká oblačnost se slabými srážkami. [32]

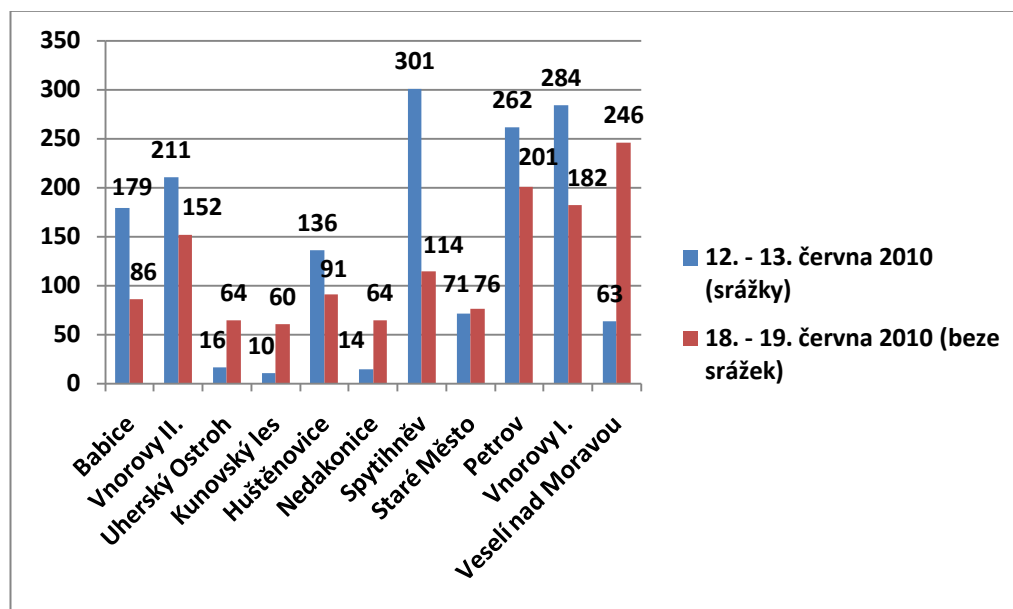
Počet osob na jednotlivých komorách v době během srážek a beze srážek

Tabulka 5.12 Počet osob na komorách v době během srážek a beze srážek

Plavební komora	12. - 13. června 2010 (srážky)	18. - 19. června 2010 (beze srážek)
Babice	179	86
Vnorovy II.	211	152
Uherský Ostroh	16	64
Kunovský les	10	60
Huštěnovice	136	91
Nedakonice	14	64
Spytihněv	301	114
Staré Město	71	76
Petrov	262	201
Vnorovy I.	284	182
Veselí nad Moravou	63	246

Zdroj: vlastní

Graf 5.5 Počet osob na komorách v době během srážek a beze srážek



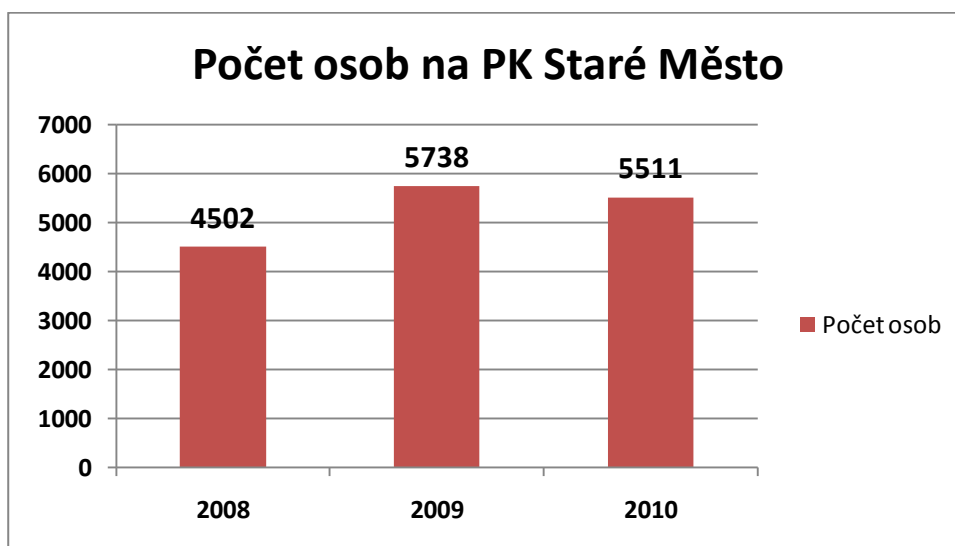
Zdroj: vlastní

Uvedené grafy potvrzují předpoklad. Tedy že, „za krásného počasí“ mají lidé zájem cestovat na lodi po Baťově kanálu, zatímco v případě „zhoršení počasí“ (chladno, větrno, velká oblačnost, slabé srážky) není o tento druh rekreace takový zájem.

3. ZAVŘENÍ NĚKTERÉ Z PŮJČOVEN

V roce 2010 nefungovala půjčovna ve Starém Městě. Porovnala jsem, jestli má zavření půjčovny vliv na plavební komoru Staré Město. Srovnání proběhlo s dvěma předchozími roky, tedy s rokem 2008 a 2009.

Graf 5.6 Počet osob na PK Staré Město



Zdroj: vlastní

Z grafu vyplývá, že zavření půjčovny má nepatrný vliv na komorování ve Starém Městě. Celkový pokles návštěvnosti v roce 2010 oproti roku 2009 je pouhé 4%. V letošním roce bude půjčovna opět otevřena.

4. EKONOMICKÁ SITUACE STÁTU

V posledních letech byl patrný nárůst návštěvnosti na BK. Vzhledem k tomu, že celosvětovou ekonomiku včetně České republiky zasáhla ekonomická krize, je patrný pokles návštěvnosti, protože v této době lidé šetří.

Vzhledem k oživení v roce 2011 se opět očekává nárůst návštěvnosti přibližně na úrovni roku 2010. Pro nárůst návštěvnosti svědčí i to, že se povodně na Moravě vyskytují s průměrnou četností cca 3 let. Pokud je tento předpoklad správný, měl by v letošním roce (pokud se významně neprojeví například vliv povodní) objevit mírný vzestup návštěvnosti.

5.6 Zhodnocení celkové návštěvnosti BK od roku 1996 do roku 2010

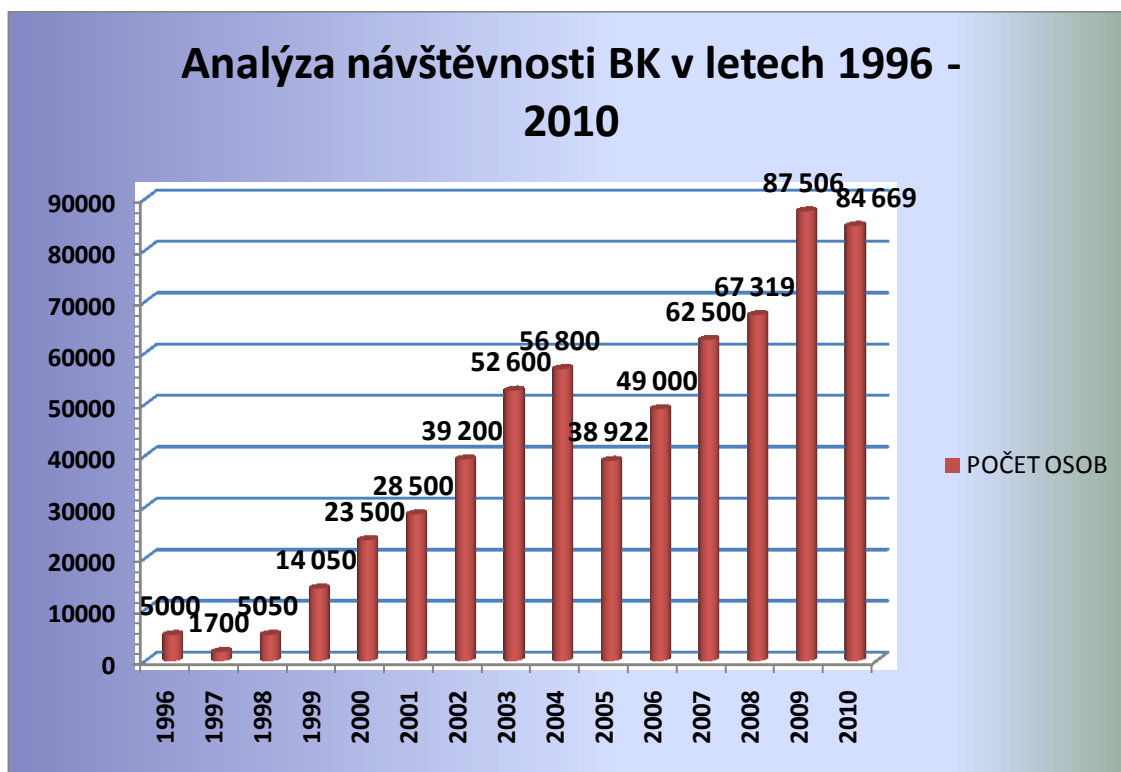
Použitá data v grafu jsou z Povodí Moravy a z Agentury pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu.

Tabulka 5.13 Celková návštěvnost BK od roku 1996 do roku 2010

ROK	CELKOVÝ POČET OSOB
1996	5000
1997	1700
1998	5050
1999	14 050
2000	23 500
2001	28 500
2002	39 200
2003	52 600
2004	56 800
2005	38 922
2006	49 000
2007	62 500
2008	67 319
2009	87 506
2010	84 669

Zdroj: vlastní

Graf 5.7 Celková návštěvnost BK od roku 1996 do roku 2010



Zdroj: vlastní

Z grafu je patrná neustále se zvyšující návštěvnost Baťova kanálu v letech 1996 – 2010. Za jeho patnáctiletou existenci jako vodní cesty se ukazatel návštěvnosti rapidně zvětšil. V roce 1996 ho navštívilo pouze 5000 osob a v současné době necelých 85 000 osob. V grafu jsou uvedeni pouze lidé, kteří si vypůjčili hausbót, motorové a jiné lodě, popřípadě využili některou z plaveb na velkých výletních lodích. Ale celková návštěvnost této oblasti se odhaduje výrazně vyšší. Tuto skupinu nevidovaných návštěvníků tvoří především cyklisté a turisté.

Obrovskou výjimkou je rok 1997. Kdy byly na území celé Moravy povodně, jak jsem již zmiňovala v předchozí kapitole. Proto je patrný výrazný pokles (asi o 65%).

Větší nárůst návštěvnosti v roce 2003 si můžeme vysvětlit zavedením nových plavidel na Baťově kanálu – loď Ámos ve Strážnici, Havaj v Uherském Hradišti a Konstancie v Hodoníně.

Poprvé kromě roku 1997 byl v roce 2005 zaznamenán pokles počtu návštěvníků na Baťově kanálu, a to na 38 922 osob. Na toto snížení návštěvnosti mělo vliv

nejen nepříznivé počasí, nízká úroveň infrastruktury na vodní cestě, ale i malá nabídka turistických produktů.

Další pokles návštěvnosti byl i v roce 2006, i když byla návštěvnost větší oproti roku předchozím, ale stále nebyl patrný větší vzestup (nárůst asi o 20% proti předchozímu roku, ale o 13% méně, než v roce 2004). Celá plavební sezóna byla ovlivněna povodní – nepříznivé počasí, vodní cesta byla postupně upravována na předepsané parametry, apod. jak jsem již jednou zmiňovala.

Rok 2009 je z hlediska návštěvnosti rekordním. Oproti předchozímu roku sledujeme nárůst o 11 770 osob, tj. s meziročním nárůstem o 23%, nebo s nárůstem o 35% proti roku 2004.

V roce 2010 byl pokles návštěvnosti Baťova kanálu způsoben jednak výskytem povodní, které přímo zasáhly do plavební sezóny (konec května a první dekáda června), tak také z důvodu horší ekonomické situace v České republice. Kvůli povodním byl zákaz plavby vyhlášen více než 60 dní. Na kanálových úsecích nebyla plavba přerušena ani za povodní, ale tyto úseky jsou bez říčních částí vodní cesty krátké a málo zajímavé.

Baťův kanál však může dosáhnout daleko vyšší návštěvnosti než v roce 2009. Je to podmíněno dalším rozvojem vodní cesty - v delším horizontu zejména budováním bazénových přístavišť určených na dlouhodobější kotvení lodí a správně zvoleným marketingem. Jednou ze základních cest, jak zákazníky nalákat, je propagace vodní cesty na veletrzích cestovního ruchu, v médiích, poskytování informací o možnostech trávení volného času na vodní cestě a vydáváním propagačních materiálů. V současnosti je pro další rozvoj návštěvnosti Baťova kanálu **podmiňujícím faktorem existence dostatečného zázemí (infrastruktury)** v jednotlivých přístavištích. Bohužel zde není dosaženo standardu běžného ve světě, tj. že u každého přístaviště je zázemí nejenom se sociálním zařízením a občerstvením, ale i s možností například vyprat si a vyžehlit prádlo, natankovat pohonné hmoty, načerpat pitnou vodu či vypustit do kanalizace odpadní vody apod.

6. ZÁVĚR

Baťův kanál se nachází v regionu Slovácko. Je nejvýznamnější novodobou technickou památkou ve Zlínském a Jihomoravském kraji. Významně napomáhá rozvoji cestovního ruchu a přitahuje stále nové návštěvníky.

Baťův kanál se v současnosti využívá pouze jako turistická vodní cesta. Nákladní plavba již nefunguje. Lidé zde tráví dovolenou, víkendové pobyty nebo přijíždějí ve svém volném čase, aby se projeli na lodi a poznali tak další zajímavosti regionu, nebo krásy zdejší přírody z paluby lodi. V okolí Baťova kanálu je velké množství atraktivit a zajímavostí pro návštěvníky.

Téma mé bakalářské práce jsem si vybrala proto, že v regionu Slovácko žiji a vodní cesta Baťův kanál je mi dobře známa. Jsem již druhým rokem na brigádě, jako obsluha plavební komory.

Hlavním cílem mé práce bylo provést analýzu návštěvnosti Baťova kanálu od roku 1995 po současnost (po rok 2010). Jako největší úskalí se objevila nejednotnost dat, a to jak z hlediska jejich meziročního sběru, tak také jejich zpracování. V některých případech data zcela chyběla. Z tohoto důvodu je velmi obtížné vytvářet prognózy zatíženosti vodní cesty, návštěvnosti jednotlivých lokalit a přitažlivosti z pohledu turisty na Baťův kanál.

Proto jsem ve svých analýzách a úvahách byla vázána pouze těmi typy dat, které byly zpracovatelné a měly vypovídací hodnotu. Současně jsem předložila návrh na jednotné zpracování dat na Povodí Moravy, s. p., aby byla jejich lepší využitelnost v dalších letech pro všechny subjekty mající o ně zájem. Současný stav dat neumožňuje významnější porovnání minulých let.

Ve své práci jsem se pokusila zhodnotit "vliv vnějších vlivů" (počasí, vliv povodní, ekonomické situace ve státu) jako faktorů, které výrazně ovlivňují cestovní ruch na Baťově kanálu. Z tohoto pohledu se jeví jako limitující, aby vodní cesta byla způsobilá pro plavbu (nebyly povodně; vodní cesta byla řádně zprovozněna a udržována), a aby komorování, které zajišťuje Povodí Moravy, s. p., bylo prováděno v rozsahu tří nejteplejších měsíců. Menší, i když z pohledu mé práce obtížněji postihnutelný vliv na cestovní ruch má ekonomická situace ve státu (tedy ochota

účastníků investovat do dovolené. Zcela zásadní vliv má z hlediska budoucnosti dobudování infrastruktury na Baťově kanálu. Zde je také největší rezerva pro zatraktivnění této technické památky.

Z mé práce také vyplývá, že pro návštěvníky je nejméně zajímavý úsek mezi jezem Kunovský les a Veselím nad Moravou. Důvodem je absence jakéhokoliv zázemí, případně atraktivních míst přímo vázaných na vodní cestu. Mírné zlepšení může v tomto směru zajistit vybudování kempu v Uherském Ostrohu. Přesto zde zůstává poměrně dlouhý úsek bez zázemí a atraktivity.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] ČMELÍK, P. a kol. Přírodní a technická památka - Baťův kanál. Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, 2003. 109 s. Bez ISBN.
- [2] DROBNÁ, Daniela; MORÁVKOVÁ, Eva. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Vyd.1. Praha 1 : Fortuna, 2004. 208 s. ISBN 80-7168-901-7.
- [3] FORET, Miroslav. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd., Praha: Grada, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207-X.
- [4] HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006. 223 s. ISBN 80-7168-948-3.
- [5] HLADKÁ, Jit. *Technika cestovního ruchu*. 1 vyd. Havlíčkův Brod: Grada Publishing, spol. s. r. o., 1997. 168 s. ISBN 80-7169-476-2.
- [6] HOLEČEK, M.; MARIOT, P.; STŘÍDA, M. *Zeměpis cestovního ruchu*. Praha: Nakladatelství České geografické společnosti, 1999. 132 s. ISBN: 80-86034-39-9.
- [7] INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch (základy)*. 2. přepracované vyd., Praha: Oeconomica, 2007. 119 s. ISBN 978-80-245-1252-5.
- [8] ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1 vyd. Praha: Idea servis, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9.
- [9] PÁSKOVÁ, M.; ZELENKA, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Česká republika: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s. Bez ISBN.
- [10] ZURYNEK, Josef; ZELENÝ, Lubomír; MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a. s., 2008. 208 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

Brožury

[11] Autoatlas Česká republika, 1:100.000 Freytag & Berndt, s.r.o., 1996

[12] *Baťův kanál: Průvodce Baťovým kanálem*. vyd. Praha:

Kartografie PRAHA, a. s. [s.n.], 2008. 38 s. ISBN 978-80-7393-035-6.

Internetové zdroje

[13] *Lodě-hausbóty* [online]. 2007 [cit. 2011-01-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.lode-hausboty.cz/>>.

[14] *Hamboat* [online]. 2008 [cit. 2011-01-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.hamboat.cz/akce.html>>.

[15] *Půjčovna lodí a hausbótů hamboot* [online]. 2005 [cit. 2011-12-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.pujcovnalodi.cz/hromadna/hromadna.htm>>.

[16] *Půjčovna lodí a hausbótů hamboot* [online]. 2005 [cit. 2011-12-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.pujcovnalodi.cz/hausboty/hausboty.htm>>.

[17] *K-report: Charakteristika koridorů* [online]. 2006 [cit. 2011-04-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.k-report.net/koridory/histori3.htm>>.

[18] *Baťův kanál* [online]. 2008 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/moznosti/index-f.htm>>.

[19] *Baťův kanál* [online]. 2008 [cit. 2011-01-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.

[20] *Slovácko: úplný průvodce regionem* [online]. 2008 [cit. 2011-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.slovacko.cz/kontakty/15409/>>.

[21] *Baťův kanál: současnost* [online]. 2008 [cit. 2011-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.

[22] *Ranč Kostelany* [online]. 2003 - 2005 [cit. 2011-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.kostelany.cz/cs/>>.

- [23] *Průvodce Baťovým kanálem* [online]. 2008 [cit. 2011-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/pruvodce/mapy/f-mapy-turist.html>>.
- [24] *Rozcestník Petrov: Plze* [online]. 2010 [cit. 2011-04-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.obec-petrov.cz/opetrove/Plze/default.aspx>>.
- [25] *Průvodce Baťovým kanálem* [online]. 2008 [cit. 2011-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/pruvodce/mapy/f-mapy-turist.html>>.
- [26] *Pronájem hausbótů* [online]. 2011 [cit. 2011-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.pronajemhausbotu.cz/?sklik>>.
- [27] *Výletní loď Morava* [online]. 2008 [cit. 2011-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.hamboat.cz/>>.
- [28] *Vodní doprava Strážnice* [online]. 2011 [cit. 2011-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.bataknalodi.cz/male-motorove-lode>>.
- [29] *Horydoly.cz* [online]. 2008 [cit. 2011-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.horydoly.cz/vypsat.php?id=11410>>.
- [30] *Baťův kanál: přístaviště* [online]. 2008 [cit. 2011-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/pristaviste/index-f.htm>>.
- [31] *Povodí Moravy: Baťův kanál* [online]. 2008 [cit. 2011-04-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.batuvkanal.info/Fotogalerie/Plavebni-komory/PK-Uhersky-Ostroh/h-4r-1G.gallery.aspx>>.
- [32] *Windguru* [online]. 2000 - 2011 [cit. 2011-04-24]. Dostupné z WWW: http://www.windguru.cz/cz/historie.php?id_georegion=150&id_zeme=203&id_region=0&mis_spot=3603&search=&id_typspot%5B1%5D=1&id_typspot%5B2%5D=2&id_typspot%5B6%5D=6&id_typspot%5B4%5D=4&id_typspot%5B3%5D=3&id_typspot%5B5%5D=5&id_typspot%5B10%5D=10&id_typspot%5B7%5D=7&id_typspot%5B8%5D=8&id_typspot%5B9%5D=9&id_typspot%5B11%5D=11&id_typspot%5B999%5D=999&mis_fav=0&id_spot=3603&odden=1&odmes=6&odrok=2010&doden=30&domes=6&dorok=2010&tj=c&wj=msd&step=3&pwindspd=1&psmer=1&ptmp=1&papcp=1&odeslano=1&model=gfs>

- [32] *Batův kanál* [online]. 2008 [cit. 2011-03-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/pruvodce/mapy/f-mapy-turist.html>>.
- [33] *Batův kanál* [online]. 2008 [cit. 2011-04-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/pruvodce/mapy/f-info.html>>.
- [34] *Batův kanál* [online]. 2008 [cit. 2011-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.
- [35] *Infoglobe* [online]. 2011 [cit. 2011-04-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.infoglobe.cz/reky/evropa/ceska-republika/morava/>>.
- [36] *Na kole.cz* [online]. 2003 - 2011 [cit. 2011-04-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.nakole.cz/clanky/681-batuv-kanal-nova-cyklostezka-i-veletrh-lodi.html>>.

SEZNAM ZKRATEK

BK – Baťův kanál

SPS – Státní plavební správa

s. p. – státní správa

o. p. s. – obecně prospěšná společnost

a. s. – akciová společnost

ČR – Česká republika

PK – plavební komora

km – kilometr

tzv. – tak zvané/ zvaná

km/h – kilometrů za hodinu

kW – kilowatt

Kč – Korun českých

max. – maximálně

cm – centimetrů

m³/s – metrů krychlových za sekundu

hod. – hodin

cca – přibližně

aj. – a jiné

apod. – a podobně

°C – stupeň Celsia

SR – Slovenská republika

SEZNAM OBRÁZKŮ, SCHÉMAT, TABULEK A GRAFŮ

Obrázky:

Obr. 4.1 Mapa Slovákka [20]	22
Obr. 4.2 Řeka Morava [21]	22
Obr. 4.3 Vlečení remorkéru traktorem [1]	25
Obr. 4.4 Ranč Kostelany [22]	33
Obr. 4.5 Zámecký park [23]	33
Obr. 4.6 Plže u Petrova	35
Obr. 4.7 Muzeum vesnice jihovýchodní Moravy	35
Obr. 4.8 Hausbót [26]	39
Obr. 4.9 Loď Morava	40
Obr. 4.11 Laminátová loď 1	41
Obr. 4.12 Bařův kanál, splutí po kánoích	41
Obr. 4.10 Laminátová loď 2	41

Schéma:

Schéma 3.1 Cestovní ruch jako systém

Tabulky:

Tabulka 5.1 Průměrně zpracované podklady návštěvnosti
Tabulka 5.2 Poměrně dobře zpracované podklady návštěvnosti
Tabulka 5.3 Vzor zapisování do deníku plavební komory pro jeden den
Tabulka 5.4 Počet přepravených osob v roce 2007 v jednotlivých půjčovnách
Tabulka 5.5 Počet přepravených osob v roce 2008 v jednotlivých půjčovnách
Tabulka 5.6 Počet přepravených osob na jednotlivých úsecích
Tabulka 5.7 Počet osob v květnu v PK ve Veselí nad Moravou
Tabulka 5.8 Počet osob v květnu roku 2005, 2006 a 2007 v PK Veselí nad Moravou
Tabulka 5.9 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v kanálových úsecích
Tabulka 5.10 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v říčních úsecích
Tabulka 5.11 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v říčních úsecích

Tabulka 5.12 Počet osob na komorách v době během srážek a beze srážek

Tabulka 5.13 Celková návštěvnost BK od roku 1996 do roku 2010

Grafy:

Graf 5.1 Podíl návštěvníků v jednotlivých přístavištích v roce 2007

Graf 5.2 Podíl návštěvníků v jednotlivých přístavištích v roce 2008

Graf 5.3 Oblíbenost úseků

Graf 5.4 Návštěvnost v červnu a červenci roku 2009, 2010 v kanálových úsecích

Graf 5.5 Počet osob na komorách v době během srážek a beze srážek

Graf 5.6 Počet osob na PK Staré Město

Graf 5.7 Celková návštěvnost BK od roku 1996 do roku 2010

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu §12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohou jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....

jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

Míkovice – Lesní 261

686 04

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Morava a Baťův kanál

Příloha č. 2 Ukázka prvního způsobu zápisů z roku 2010, měsíc červenec, PK Nedakonice

Příloha č. 3 Ukázka druhého způsobu zápisů z roku 2010, měsíc květen, PK Kunovský les

Příloha č. 1 Morava a Baťův kanál



Zdroj: [30], vlastní úprava

Příloha č. 2

	PK Nedakonice 2010				
	POČET LODÍ	POČET OSOB	PROPLUTÍ	17-18 HOD.	
1.7.	7	33	5	1	
2.7.	8	28	8	1	
3.7.	31	105	20	1	
4.7.	25	127	17	1	
5.7.	26	98	21	1	svátek
6.7.	17	67	11	1	svátek
7.7.					
8.7.	17	60	10	1	
9.7.	11	37	9	1	
10.7.	24	78	18	3	
11.7.	18	72	13	0	
12.7.					
13.7.	10	41	9	2	
14.7.	15	74	14	2	
15.7.	9	35	6	0	
16.7.	10	46	8	1	
17.7.	21	64	14	1	
18.7.	12	51	11	0	
19.7.					
20.7.	13	48	11	1	
21.7.	16	51	13	2	
22.7.	12	32	9	1	
23.7.	14	40	11	0	
24.7.	17	57	11	1	
25.7.	5	19	3	0	
26.7.					
27.7.	18	74	11	1	
28.7.	16	61	14	2	
29.7.	21	83	14	0	
30.7.	9	29	7	2	
31.7.	8	32	8	0	
celkem	410	1542	306	27	

sobota

neděle

Příloha č. 3

PK Kunovský les 2010						
datum	čas	počet osob	průjezd nahoru	průjezd dolů	počet lodí	sobota neděle
1.5.	10:21	2	0	dolů	1	
1.5.	11:31	4	1	nahoru	1	
1.5.	11:46	19	0	dolů	3	
1.5.	12:10	2	0	dolů	1	
1.5.	12:37	3	1	nahoru	1	
1.5.	14:24	2	0	dolů	1	
1.5.	15:00	2	1	nahoru	1	
1.5.	15:54	4	0	dolů	1	
1.5.	16:25	2	0	dolů	1	
1.5.	17:59	2	0	dolů	1	
2.5.	13:29	2	1	nahoru	1	
2.5.	14:47	3	0	dolů	1	
2.5.	15:29	2	1	nahoru	1	
2.5.	16:30	15	1	nahoru	2	
8.5.	12:45	2	0	dolů	1	
8.5.	14:34	9	0	dolů	1	
8.5.	15:20	5	1	nahoru	2	
8.5.	15:56	3	0	dolů	1	
8.5.	16:41	3	0	dolů	1	
9.5.	10:07	3	1	nahoru	1	
9.5.	11:21	4	1	nahoru	1	
9.5.	12:07	3	1	nahoru	1	
9.5.	12:28	4	1	nahoru	1	
9.5.	14:20	9	1	nahoru	1	
9.5.	15:00	5	0	dolů	1	
29.5.	18:21	4	1	nahoru	1	
celkem		118	13		30	